Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 26 / 9. JUNI 2021

56 Seiten

24h-Rennen am Nürburgring

Grello-Sieg nach Endspurt-Krimi

NASCAR in Sonoma

Larson gewinnt sein Heimrennen

WTCR-Saisonstart am Nürburgring

Monteiro & Vernay jubeln in der Eifel

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 26



Rallye-WM: Sardinien

Ogier brilliert trotz Straßenfeger-Rolle



Formel 1: GP Aserbaidschan

Pérez, Vettel & Gasly stauben die Pokale ab



Motorrad-WM: GP Spanien

Oliveira feiert ersten Saisonsieg für KTM

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

XPB

WTCR



ALIGN MEDIA

Editorial

Der ADAC Nordrhein will dem 24h-Rennen am Nürburgring in den nächsten Jahren zu neuem Glanz verhelfen. Das ist auch nötig. Wir hätten da eine Liste.

Die 49. Auflage des 24h-Rennens am Nürburgring ist vorüber. Im nächsten Jahr wird das größte Langstreckenrennen der Welt auf der besten Rennstrecke der Welt 50 Jahre alt. Da kann man schon mal ins Grübeln kommen. Denn die große alte Dame des deutschen Rennsports hat schon einiges erlebt und hinter sich gebracht: Die wilden Glanzzeiten ihrer Jugend, eine ausgewachsene Depression ohne GT-Wagen, ein fescher zweiter Frühling zu Beginn des Jahrhunderts, als der jüngst verstorbene ehemalige Organisationsleiter Peter Geishecker das Rennen erfolgreich zum Volksfest umkrempelte. Was dazu führte, dass weit über 200 Autos mitfuhren und über 200 000 Zuschauer mitfieberten.

Das definiert bis heute das Image der Veranstaltung. Wie kommt man da wieder hin?

Punkt 1: Die Fans. Ihre Geduld wurde in den letzten zwei Jahren durch die Corona-Pandemie auf eine harte Probe gestellt. Zugleich wurde den Teilnehmern und hoffentlich auch den Veranstaltern bewusst, wie bedeutungslos dieses Rennen ohne Fans ist. Die Fans sind die Schwingen, die den 24h-Albatros durch die Luft tragen. Die Fans müssen im Fokus der Neuausrichtung stehen. Man könnte ja mal eine Fan-Umfrage starten ...

2. Das Feld: Die Starterzahlen sind erbärmlich, nicht erst seit Corona. Dazu gibt es einen Grundkonflikt: Die GT3-Hersteller wollen freie Fahrt, also so wenig Starter wie möglich, und sie geben mit ihrem lieben Geld den Ton an. Die Fans wollen zwar einen tollen Fight an der Spitze, wofür die GT3-Wagen perfekt geeignet sind. Aber sie wollen auch Vielfalt, Kleinzeug, Dramatik und Skurriles. Das ist weitgehend verschwunden, und damit auch der Charme der Volkstümlichkeit. Der Veranstalter muss an der Struktur des Feldes ebenso arbeiten wie an der Anzahl der Autos. Wenn beim 24er in Spa 70 Autos auf 7 Kilometern fahren, dann dürfen am Ring NIEMALS nur 120 Autos auf 25 Kilometern fahren.

3. Der Termin: Wir haben in den letzten zwei Jahren gesehen, dass nicht alles besser ist als der Mai. Der Regen ist halt im Juni nur wärmer, und da wollte man eigentlich dauerhaft hin. Jetzt schwenken die Rennstrecke und der Veranstalter ADAC Nordrhein plötzlich wieder in den Mai zurück, obwohl man es anders angekündigt hatte. Die Fanbasis wird durch die Entscheidung nicht breiter. Wer will im Mai am Ring campen? Nicht alle.

4. Das Reglement: Hier gibt es sehr viel auszumisten, von der Rot-Regelung (siehe Seite 18) übers Top-Qualifying bis hin zur BoP. Das Ziel muss lauten: Mehr Transparenz und mehr Klarheit für die Zuschauer.

5. Der Sound: Wird jedes Jahr schlechter. Wollen uns die Veranstalter etwa langsam an die E-Mobilität heranführen? Damit werdet Ihr nicht durchkommen!

6. Das Wetter: 2019 und 2021 waren echt Grütze! Wir fordern: 24h im Juni, Juli oder August. Aber bitte ohne Clashes mit 24h Le Mans oder 24h Spa!



Marcus Schurig
Redakteur



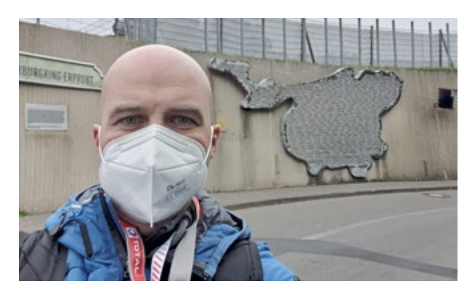
40 **Moto2-WM in Barcelona: Schrötter (#23) betreibt Schadensbegrenzung**



MSa-Paddock



F1-BOSS IM SCHMIDT-VERHÖR
Mit sinkenden Corona-Zahlen öffnet sich nun das F1-Fahrerlager immer weiter für Print-Journalisten. MSa-Reporter Michael Schmidt konnte in Baku ganz ungestört ein Wörtchen mit F1-Boss Stefano Domenicali (l.) wechseln.



AUGEN AUF DEN WTCR-AUFTAKT
Zum ersten Mal überhaupt fand der Auftakt zur WTCR in Deutschland statt. Tourenwagen-Redakteur Michael Bräutigam nahm das Geschehen auf der legendären Nürburgring-Nordschleife genau unter die Lupe.



DAS 24-STUNDEN-DREIGESTIRN
Diesen dreien entgeht nichts: Marcus Schurig, Bianca Leppert und Philipp Körner (v.l.) reisten ebenfalls zum Nürburgring, um über das 24h-Rennen zu berichten. Das Ergebnis lesen Sie in sport auto, auf auto motor und sport online sowie natürlich in der vorliegenden Ausgabe der MOTORSPORT aktuell.

Reifendrama bring

Max Verstappen war auf dem Weg zum dritten Saisonsieg. Dann schickte ihn ein kaputter linker Hinterreifen unsanft in die Mauer. Teamkollege Sergio Pérez staubte den Sieg ab. Sebastian Vettel und Pierre Gasly rasten sensationell auf das Podium.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso platzte gleich zweimal der linke Hinterreifen?

Die Formel 1 erlebte zwei Unfälle bei Geschwindigkeiten jenseits von 300 km/h, die böse hätten ausgehen können. An Lance Strolls Aston Martin verlor der linke Hinterreifen der harten Mischung am Ende der 30. Runde Luft. Bei Max Verstappen passierte es im 46. Umlauf. Da hatte die harte Garnitur fast 34 Runden auf dem Buckel. Beide segelten mit der Fahrzeugnase voran in die Streckenbegrenzung. Der Kanadier auf der linken Seite der Zielgeraden ausgangs Kurve 19, der Niederländer auf der rechten Seite etwa 200 Meter später. Sebastian Vettel kritisierte: „Das ist die letzte Stelle, an der du solche Unfälle haben willst. Da kann viel passieren, weil die Wände so nah stehen und die Boxenstraße auch nicht weit weg ist."

Stroll kostete der Unfall Punkte, Verstappen den Sieg. In beiden Fällen hatte sich der Schaden nicht angekündigt. Fahrer und Ingenieure wurden überrascht. Keine zu hohen Reifentemperaturen, kein übermäßiger Verschleiß, keine Vibrationen, keine Auffälligkeiten in den Datensätzen. „Max spricht gerade am Funk, da macht es auf einmal Boom. Eigentlich hätten sie locker halten müssen, so wie Max sie geschont hat", erzählt Red Bulls Teamchef Christian Horner.

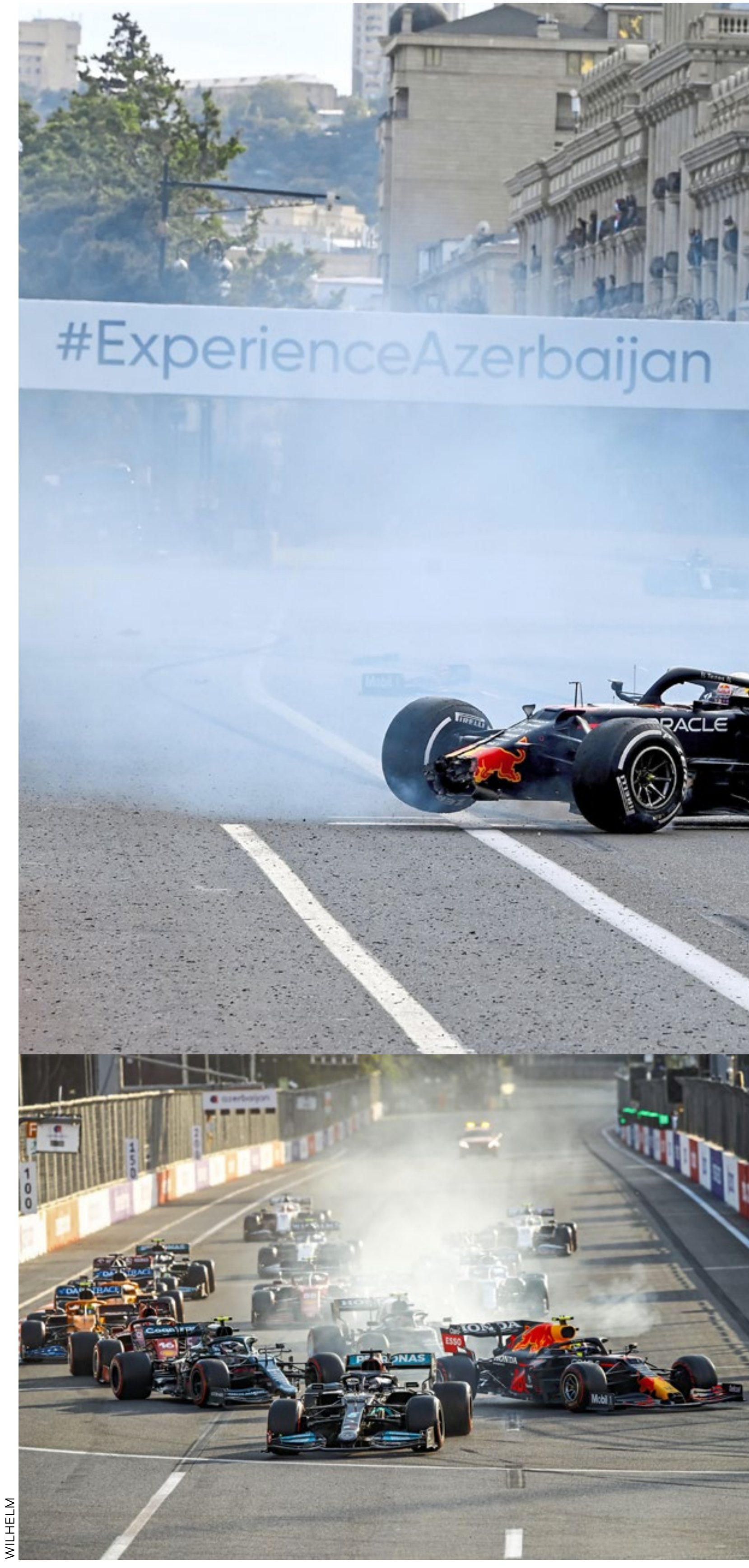
Ausrüster Pirelli sieht als wahrscheinlichste Ursache, dass Trümmerteile die Reifen jeweils schädigten. Oder im Fall von Stroll eventuell ein unglücklicher Kontakt mit einem Randstein zu einem Druckverlust führte. Bis zu seinem Unfall hatte es keinen Crash gegeben, bei dem Carbon splitterte. „Wir schließen aus, dass es an der Abnutzung lag. Die Reifen hatten noch ausreichend Gummiauflage", berichtete Pirelli-Rennleiter Mario Isola. Pirelli schickte die Reifen am Montag per Luftfracht zur Analyse ins Labor nach Mailand. Dort werden auch diverse Vergleichsreifen mit ähnlicher Laufleistung zerpflückt. Bis zum GP Frankreich soll der Report vorliegen, was tatsächlich die Ursache war. „Wenigstens ist der Reifen nicht zerfetzt. Es sollte genug Material da sein, um Aufklärung zu geben", sagt Horner.

Überlastung wäre eine Möglichkeit. Dann würde massiv Kritik auf die Italiener einprasseln, die für 2021 nach einigen Schäden im Vorjahr die Konstruktion verstärkt hatten. Zu dieser Vermutung meint Isola jedoch: „In Baku wird das rechte Hinterrad stärker belastet als das linke. Außerdem gab es viele Fahrer mit mehr Laufleistung auf dem harten Reifen: Norris, Hamilton, Sainz, Leclerc." Die Theorie mit dem Wrackteil stützt laut Pirelli, dass es das Weltmeisterauto beinahe selbst erwischt hätte. „Wir haben während der Unterbrechung einen Schnitt von sechs bis sieben Zentimetern auf der linken Innenschulter entdeckt. Der war aber nicht tief genug, um den Unterbau zu schädigen."

Warum zitterte Sergio Pérez bis ins Ziel?

Sergio Pérez befand sich nach dem ersten Reifenwechsel an zweiter Stelle hinter dem Teamkollegen. Verstappen kontrollierte das Rennen vorne, der Mexikaner schirmte ihn nach hinten gegen Hamilton ab – obwohl den zweiten Red Bull ein Problem befiel. Der Hydraulikdruck im RB16B sackte in der zweiten Rennhälfte langsam ab. Die Sorge war groß, dass selbst die Servolenkung betroffen sein würde.

Für den zweiten stehenden Start des Tages nach der Unterbrechung durfte der spätere Sieger nicht einmal seine Reifen richtig konditionieren. „Das Team hat mir die Anweisung gegeben, keine Schlangenlinien zu fahren.



WILHELM

Beim Neustart kurz vor Schluss rutscht Hamilton mit falscher Bremseinstellung geradeaus. Pérez bekommt die Kurve und feiert den ersten Saisonsieg

t Pérez den Sieg



Den Sieg vor Augen kracht Max Verstappen in der 46. Runde nach Reifenschaden auf der Zielgeraden in die Bande

MOTORSPORT IMAGES



WILHELM

Vettel und Gasly liefern in Baku ein starkes Rennen ab. Mit etwas Glück im Endspurt rasen beide zum ersten Mal in dieser Saison aufs Podium

So hatte ich kalte Reifen und Lewis neben mir warme." Pérez schleppte sich dennoch zum Sieg – und stellte seinen Red Bull direkt hinter Turn 1 ab. „Wir hätten vom ersten Startplatz alles verlieren können und haben zum Glück doch gewonnen."

Auch der drittplatzierte Pierre Gasly quälte sich mit Technikgebrechen. Der Honda-Motor im Alpha Tauri büßte ab Rennhalbzeit an Leistung ein. Vettel konnte er mit dem flügellahmen Antrieb nicht mehr halten. Mit Charles Leclerc lieferte er sich eine Schlacht bis in die letzte Runde hinein. Erst überholte der Ferrari auf Mitte der Zielgeraden. Der Konter für den letzten Podestplatz folgte wenige Hundert Meter später aus dem Windschatten heraus.

Warum schoss Hamilton neben die Strecke

Verstappen raus, Pérez mit einem verwundeten Auto: Red Bull fürchtete, dass ausgerechnet der große Rivale im Titelrennen einen Big Point landet. Doch der Weltmeister ist in dieser Saison nicht tadellos. In Imola unterlief Hamilton ein Fehler im Regen, in Baku beim zweiten Start im Eifer des Gefechts. „Als Checo mir nach dem Neustart näherkam, drehte ich am Lenkrad, berührte dabei einen Schalter, der die Bremsbalance verstellt, und das hat meinen Verbremser ausgelöst." Die Bremsbalance rutschte zu weit nach vorne, und der Mercedes donnerte mit stehenden Vorderreifen in die Auslaufzone der ersten Kurve.

Der Titelverteidiger hätte sonst ein Rennen gewinnen können, das eigentlich für Verstappen reserviert war. Mercedes kämpfte das ganze Wochenende über mit niedrigen Reifentemperaturen an der Vorderachse. Mit zahlreichen Experimenten und Setup-Korrekturen schoss man wie in Monaco über das Ziel hinaus. Auf eine Runde wurde der Silberpfeil besser. Über die Distanz verwandelte sich das Auto in einen Reifenfresser. Deshalb hatte Hamilton bereits in der elften Runde die Box aufgesucht. Ähnlich erging es dem Ferrari, der die Reifen offensichtlich stärker strapazierte als die Red Bull. Mercedes-Teamchef Toto Wolff fordert nach der Pleite: „Wir müssen wieder an unsere Leistungsgrenze. Das Team und die Fahrer. An diesem Wochenende hatten wir kein wettbewerbsfähiges Auto."

Wie kam Sebastian Vettel bis auf das Podest?

Der Ex-Weltmeister machte es wie in Monte Carlo. Er las das Rennen perfekt, streichelte die Reifen und attackierte bei freier Fahrt. „Ich habe jeweils zu Beginn der Stints die Reifen geschont." Damit gelang nach einem guten ersten Start der Overcut. Und für den ersten Restart nach dem Safety Car hatte Vettel die frischeren und wärmeren harten Reifen als Leclerc und Gasly, die er nacheinander abfrühstückte. Nach Hamiltons Ausrutscher träumte Vettel sogar für einen Moment vom Sieg. Doch Pérez war in den letzten zwei Runden etwas zu schnell.

Die beiden Stadtkurse von Monte Carlo und Baku mit ihren kurzen Kurvenradien schmeckten dem AMR21. Das Auto verwandelte sich sogar zu einem Reifenschoner. Sicher half in Aserbaidschan der Mercedes-V6-Turbo. Wie viele Fortschritte Aston Martin tatsächlich gemacht hat seit Saisonstart, wird erst Frankreich zeigen. Dort braucht es eine stabile Aerodynamik.

Wie wurde Fernando Alonso Sechster?

Alpine drohte eine herbe Pleite. Esteban Ocon mit Motorproblemen raus, Fernando Alonso im Rückwärtsgang auf den harten Reifen. In der Verzweiflung wechselte man während des ersten Safety Cars auf weiche Reifen zurück. Der Schachzug brachte keinen Erfolg. Auf den Softs flaute der Sturm schnell ab. Alonso drohte hinter Daniel Ricciardo zu versauern.

Die Unterbrechung spielte dem Rückkehrer eine zweite Gelegenheit zu, die er nutzte. Alonso stürmte in der 50. Runde an Ricciardo, Sainz und Tsunoda vorbei bis auf den sechsten Platz. „Die letzten Runden waren ein großer Spaß. Die acht Punkte haben wir uns verdient." ■

GP ASERBAIDSCHAN: 6. VON 21 LÄUFEN – 6. JUNI 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**6,003 km**
Runden:	**51**
Distanz:	**306,049 km**
Zuschauer:	**0**
Wetter:	**25 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**344,8 km/h (Sainz)**
Topspeed Rennen:	**345,6 km/h (Räikkönen)**
Gangwechsel/Runde:	**62**
Volllastanteil:	**70 % (1990 m = 25,0 s)**
Pole Position -> Kurve 1:	**138 Meter**
Führungswechsel:	**6**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Startnummer
1	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.41,218 min	16
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.41,450 min	44
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.41,563 min	33
4	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.41,565 min	10
5	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.41,576 min	55
6	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.41,917 min	11
7	Yuki Tsunoda, JAP Alpha Tauri-Honda 1.42,211 min	22
8	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.42,327 min	14
9	Lando Norris, GB[1] McLaren-Mercedes, 1.41,747 min	4
10	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.42,659 min	77
11	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes 1.42,224 min	5
12	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.42,273 min	31
13	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.42,558 min	3
14	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.42,587 min	7
15	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.42,758 min	63
16	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.43,128 min	6
17	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.44,158 min	47
18	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.44,238 min	9
19	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, keine Zeit	99
20	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, keine Zeit	18

Startnummer
[1] Drei Plätze zurück wegen Ignorierens der roten Flagge

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Pérez	51/8[2]	2:13.36,410 min = 137,440 km/h	s/h/s	2 (21,874 s)	1.44,687 min
2.	Vettel	51/4	+ 1,385 s	s/h/s	2 (19,841 s)	1.44,890 min
3.	Gasly	51	+ 2,762 s	s/h/s	2 (20,156 s)	1.45,220 min
4.	Leclerc	51/1	+ 3,828 s	s/h/s	2 (19,836 s)	1.45,382 min
5.	Norris	51	+ 4,754 s	s/h/s	2 (20,533 s)	1.45,326 min
6.	Alonso	51	+ 6,382 s	s/h/s/s	3 (40,151 s)	1.45,624 min
7.	Tsunoda	51	+ 6,624 s	s/h/s	2 (20,253 s)	1.44,939 min
8.	Sainz	51	+ 7,709 s	s/h/s	2 (20,064 s)	1.45,700 min
9.	Ricciardo	51	+ 8,874 s	s/h/s	2 (20,082 s)	1.45,713 min
10.	Räikkönen	51	+ 9,576 s	m/s	2 (20,048 s)	1.45,601 min
11.	Giovinazzi	51	+ 10,254 s	s/h/s	3 (40,595 s)	1.45,575 min
12.	Bottas	51	+ 11,264 s	s/h/s	2 (20,356 s)	1.45,665 min
13.	Schumacher	51	+ 14,241 s	s/h/s/s/s	4 (1.53,788 min)	1.47,624 min
14.	Mazepin	51	+ 14,315 s	s/h/s/s/s/s	5 (2.34,937 min)	1.47,747 min
15.	Hamilton	51/9	+ 17,668 s	s/h/s	2 (22,740 s)	1.44,769 min
16.	Latifi[5]	51	+ 42,379 s	m/h/s	2 (22,149 s)	1.46,608 min
17.	Russell	48	Getriebe (P 15)	m/h/s/s		1.45,959 min
18.	Verstappen	45/29	Unfall (P 1)	s/h		1.44,481 min
19.	Stroll	29	Unfall (P 4)	h		1.46,207 min
20.	Ocon	3	Motor (P 18)	s		1.50,850 min

[1] Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; [2] Runden in Führung; [3] 10 Sekunden addiert; [4] 5 Sekunden addiert; [5] 30 Sekunden addiert; Bestwerte in Rot; S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Verstappen	2*	105 Punkte
2.	Hamilton	3	101 Punkte
3.	Pérez	1	69 Punkte
4.	Norris		66 Punkte
5.	Leclerc		52 Punkte
6.	Bottas		47 Punkte
7.	Sainz		42 Punkte
8.	Gasly		31 Punkte
9.	Vettel		28 Punkte
10.	Ricciardo		26 Punkte
11.	Alonso		13 Punkte
12.	Ocon		12 Punkte
13.	Stroll		9 Punkte
14.	Tsunoda		8 Punkte
15.	Räikkönen		1 Punkt
16.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	4 : 2
Verstappen – Pérez	5 : 1
Ricciardo – Norris	3 : 3
Vettel – Stroll	3 : 3
Alonso – Ocon	2 : 4
Leclerc – Sainz	5 : 1
Gasly – Tsunoda	6 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	2 : 4
Schumacher – Mazepin	5 : 1
Russell – Latifi	6 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Red Bull-Honda	3*	174 Punkte
2.	Mercedes	3	148 Punkte
3.	Ferrari		94 Punkte
4.	McLaren-Mercedes		92 Punkte
5.	Alpha Tauri-Honda		39 Punkte
6.	Aston Martin-Mercedes		37 Punkte
7.	Alpine-Renault		25 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		2 Punkte

GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.43,184 min	19
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,043 s	20
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,337 s	20
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,446 s	17
5.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,548 s	25
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,573 s	23
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,709 s	20
8.	Lando Norris	McLaren	+ 0,812 s	20
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,593 s	25
10.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,707 s	20
11.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,759 s	18
12.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,908 s	20
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,050 s	23
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,200 s	25
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,231 s	24
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,262 s	23
17.	George Russell	Williams	+ 2,268 s	24
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,590 s	22
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,715 s	20
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,761 s	18

GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.42,115 min	22
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,101 s	23
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,128 s	24
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,321 s	22
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,419 s	26
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,578 s	24
7.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,826 s	25
8.	Lando Norris	McLaren	+ 0,903 s	24
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,905 s	23
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,015 s	25
11.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,041 s	24
12.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,105 s	23
13.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,183 s	23
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,697 s	21
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,766 s	22
16.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 2,069 s	23
17.	George Russell	Williams	+ 2,442 s	24
18.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,448 s	23
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,980 s	12
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 4,868 s	5

GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	1.42,251 min	16
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,344 s	19
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,446 s	16
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,527 s	16
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,755 s	17
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,760 s	15
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,829 s	15
8.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,993 s	19
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,043 s	15
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,306 s	17
11.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,334 s	13
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,431 s	13
13.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,494 s	16
14.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,575 s	17
15.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,733 s	6
16.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,803 s	17
17.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,862 s	11
18.	George Russell	Williams	+ 2,183 s	12
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,031 s	17
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,460 s	12

STATISTIK DES WOCHENENDES



Wenn man es mit Humor sieht, hat Baku Silverstone die Premiere für das Sprintrennen geklaut. Der Grand Prix erlebte zum Schluss ein Mini-Rennen über zwei Runden oder 12,006 Kilometer innerhalb des eigentlichen Grand Prix. So kurz war nie eine Restdistanz mit stehendem Start. Insgesamt ereigneten sich in der kurzen Schlussphase acht Überholmanöver. Fernando Alonso überholte gleich drei Kollegen. Lando Norris schnappte sich Yuki Tsunoda. Pierre Gasly und Charles Leclerc spielten Pingpong. Genauso wie die Haas-Fahrer. Mick Schumacher flitzte erst auf den letzten Metern wieder am Teamkollegen vorbei und beschwerte sich dabei mit wilden Handgesten und Funksprüchen über die gefährliche Fahrweise von Nikita Mazepin. Den Zielstrich kreuzte er 0,074 Sekunden vor dem Schwesterauto.

ZITAT DES RENNENS

„Ich habe aus Versehen einen Schalter umgelegt und die Bremsbalance damit auf den Modus zum Aufwärmen in der Einführungsrunde verstellt. Das hat den Verbremser beim Restart ausgelöst."

Lewis Hamilton, Mercedes



RED BULL

Pérez vor Vettel und Gasly: Nach diesem Podium sah es lange nicht aus

FAHRERNOTEN


06/10 Ø 8,17
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

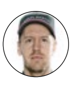

05/10 Ø 6,50
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

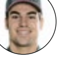

09/10 Ø 9,17
Max Verstappen
Red Bull Racing


10/10 Ø 7,33
Sergio Pérez
Red Bull Racing


07/10 Ø 8,33
Lando Norris
McLaren

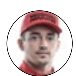

06/10 Ø 6,50
Daniel Ricciardo
McLaren

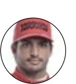

10/10 Ø 6,50
Sebastian Vettel
Aston Martin


06/10 Ø 6,50
Lance Stroll
Aston Martin


09/10 Ø 6,67
Fernando Alonso
Alpine F1


06/10 Ø 7,33
Esteban Ocon
Alpine F1


09/10 Ø 8,67
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


06/10 Ø 7,33
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


10/10 Ø 8,00
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


08/10 Ø 5,83
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


07/10 Ø 6,17
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


05/10 Ø 6,50
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,67
Mick Schumacher
Haas F1 Team


06/10 Ø 4,67
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


07/10 Ø 7,00
George Russell
Williams


05/10 Ø 5,33
Nicholas Latifi
Williams

Protest-Verzicht



Lange war unklar, ob Mercedes gegen den Heckflügel von Red Bull Protest einlegt. Am Ende entschied man sich dagegen

Der Streit um biegsame Heckflügel ging in Baku in seine dritte Runde. Er endete nicht im befürchteten Protest. Wohl auch, weil die Auswirkungen in Baku geringer waren als erwartet. Und weil ein Einspruch das WM-Duell lange auf Eis gelegt hätte.

Von: **Michael Schmidt**

Diesen einen Sieg wollten Mercedes und McLaren noch auskosten. Beide Teams weigerten sich nach der Baku-Qualifikation am Samstag festzulegen, ob gegen die flexiblen Heckflügel protestiert wird oder nicht. Dabei hätte man spätestens da schon anhand der Videoaufzeichnungen wissen müssen, ob die Konkurrenz mit biegsamen Flügeln fährt oder nicht. Am Sonntag konnte nichts anderes am Auto sein als am Samstag. Dennoch sollten Red Bull und Ferrari noch ein bisschen in der Ungewissheit schmoren, getreu dem Motto: Alles, was dem Gegner schadet, tut uns gut.

Alle anderen Teams spielten keine Rolle, selbst wenn bei deren Autos die Heckflügel in die Waagrechte zurückgeklappt wären. Mercedes und McLaren hatten nur einen Blick auf Red Bull und Ferrari. Ein Alfa Romeo oder Alpine fährt nicht in ihrer Liga. Und wenn er in Baku dadurch einen kleinen Vorteil gehabt hätte, dann in Gottes Namen sollte es so gewesen sein. Ab dem 15. Juni gelten für Paul Ricard ohnehin die verschärften Biege-Tests.

Die Scharfmacher der Biegeflügel-Kritik hatten im Vorfeld gewarnt, dass der Vorteil eines Heckflügels, dessen Flap zur Reduzierung des Luftwiderstandes nach hinten klappt, auf den langen Geraden des Baku City Circuit bis zu einer halben Sekunde bringt. Entweder hat der Flügeltrick nicht so funktioniert wie gedacht, oder die Berechnungen waren falsch. Die Zwischenzeiten

> „Ich will auf die Sprüche von Horner nicht weiter eingehen. Dass ich überhaupt 30 Sekunden darüber nachgedacht habe, war schon zu viel.“
>
> Toto Wolff

in Sektor 2 und die Topspeeds auf dem 1,9 Kilometer langen Vollgasstück gaben diesen Verdacht nicht her. Vor der DRS-Aktivierungszone wurden Mercedes, Red Bull und Ferrari ohne Windschatten mit Geschwindigkeiten zwischen 313,7 und 314,1 km/h gemessen. Lewis Hamilton war im letzten Sektor dank eines guten Windschattens mit 25,018 Sekunden der Schnellste. Max Verstappen verlor ohne Zugpferd mit 25,310 Sekunden drei Zehntel. Das hatte nichts mit flexiblen Heckflügeln zu tun.

Auch das Argument, Red Bull und Ferrari hätten wegen der Biegeflügel mit mehr Abtrieb fahren können, weil der auf der Geraden dann nicht so stark ins Gewicht fallen würde, zieht nicht. Red Bull schraubte einen Monza-Flügel ans Heck. Und auch Ferrari packte seine bislang kleinste Variante aus. Das war am Freitag so vielversprechend, dass Mercedes Hamilton ebenfalls mit einem Flügel ausrüstete, der mehr Topspeed brachte.

Welche Flügel sind illegal?

Die FIA hatte nach dem Geschrei in Barcelona und Monte Carlo ein Auge auf das Thema. Auch wenn die neue Regel erst für den GP Frankreich gilt, mussten alle Teams ihre Heckflügel mit zwölf Markierungen versehen, um anhand der Videoaufnahmen zu beurteilen, wer wie stark gegen des Geist des Reglements verstößt. Mercedes und McLaren wollten gesehen haben, dass sich auch die neuen Flügel ihrer Hauptgegner unter Last zu stark bewegen. Die FIA-Prüfer stritten



XPB

das ab: „Die Biegsamkeit ist bei allen mit maximal vier Millimetern im Rahmen.“ Es war sogar zu hören, dass Mercedes nicht viel besser war als Red Bull.

Die Teamchefs Toto Wolff und Christian Horner lieferten sich sehr zur Freude des Boulevards ein hitziges Wortgefecht zu der Affäre, die von der Formel-1-Regie durchaus begrüßt wurde. Es heizt das WM-Duell weiter an und bringt Publicity. Nicht so gerne hätten FIA und F1-Management jedoch gesehen, wenn tatsächlich einer einen Protest eingereicht hätte. Ihm wäre eine Berufung gefolgt, die dann Monate später von irgendeinem Sportgericht verhandelt worden wäre. In der Zwischenzeit wäre der WM-Stand offen gewesen, was dem Titelrennen seinen Reiz geraubt hätte.

Die FIA hätte es auch nicht begrüßt, wenn man öffentlich die Neuregelung infrage gestellt hätte. Aston-Martin-Teamchef Otmar Szafnauer ließ nach anfänglichem Säbelrasseln durchblicken: „Wir versprechen uns von einem Protest nichts. Die Sportkommissare werden kaum gegen die Regeln der FIA entscheiden.“

Sieben der zehn Teams geben offen oder zwischen den Zeilen zu, dass sie ihre Flügel gerade so steif bauen, dass sie den Test bestehen. Sie machen auch kein Geheimnis daraus, dass sie nachrüsten müssen. Doch keiner wollte es vor der Gültigkeit der Technischen Direktive tun. Red Bull teilte nur mit, dass man für alles gerüstet sei. Für den Fall, dass schon am Freitag die große Revolte losgebrochen wäre, hätte man noch reagieren können.

Ferrari stellte von Anfang an klar, dass die Heckflügel so bleiben, wie sie sind, bis die TD sie zu einer Anpassung zwingt. Alpine-Einsatzleiter Alan Permane räumte ein: „Wir könnten den Flügel verstärken, aber das wäre keine sichere Lösung.“ Haas-Teamchef Guenther Steiner argumentierte ähnlich. „Einige Flügel liegen knapp drunter, andere knapp drüber. Es ist unmöglich, in der Kürze der Zeit zu reagieren.“ Alfa Romeo unterzog seinen Flügel einem internen Test mit den neuen Grenzwerten. Teammanager Beat Zehnder versicherte: „Wir bestehen auch den und müssen gar nichts ändern.“

Es gibt jetzt auch eine Theorie, warum die FIA so rasch auf den von Mercedes aufgedeckten Trick reagiert hat. Angeblich soll es eine Wiedergutmachung dafür sein, dass die neuen Aero-Regeln Autos mit geringer Anstellung benachteiligen. Bei der Kurskorrektur im September 2020 ging der Verdacht um, das habe man ausgeheckt, um den Klassenprimus zu schwächen. ■



MERCEDES

Toto Wolff und Christian Horner lieferten sich ein hitziges Verbalduell



XPB

Die FIA ließ an allen Flügeln Markierungen zur genaueren Analyse anbringen



MOTORSPORT IMAGES

Ein Effekt war weder an den Topspeeds noch den Sektor-Zeiten erkennbar

AUS DEM FAHRERLAGER

VIELE CHARTER NACH BAKU

Die weltweiten Reisebeschränkungen und Quarantäne-Verordnungen zwingen die Teams zu ungewöhnlichen Lösungen. Weil es zurzeit keine Direktflüge nach Baku gibt, haben die englischen Teams Charterflüge organisiert. In der Woche vor dem Grand Prix flog jeden Tag eine Maschine von London ans Kaspische Meer. Kostenpunkt: 1500 Pfund pro Person. Auch die Fahrer bildeten Fluggemeinschaften: Max Verstappen nahm Daniel Ricciardo, Antonio Giovinazzi und McLaren-Teamchef Andreas Seidl in seiner Falcon 900 von Cannes mit. Fernando Alonso, Esteban Ocon und Mick Schumacher kamen mit einem Charter ab Genf nach Baku.

BOTTAS MIT VERSPÄTUNG

Valtteri Bottas kam mit sechs Stunden Verspätung in Baku an. Seine Privatmaschine hatte ein technisches Problem. Bis Ersatz gefunden war, hing der Finne in Helsinki fest. Die FIA-Pressekonferenz musste Bottas digital vom Flughafen aus abwickeln.

SCHUMI SPENDET BIER

Mick Schumacher hatte seinen Mechanikern einen Kasten Bier dafür versprochen, dass sie ihm in Monte Carlo das Unfallauto wieder zusammengebaut hatten. Das muss warten: „Nach dem Rennen in Monaco waren die Jungs schon weg. Ich werde es in Österreich nachholen."



RED BULL

Neue Heimat für Yuki Tsunoda

BEFEHL ZUM UMZUG

Yuki Tsunoda ist von Milton Keynes nach Faenza umgezogen. Die Entscheidung für den Ortswechsel traf das Team, nachdem Tsunoda in Monte Carlo erneut die Leitplanken geküsst hatte. Teamchef Franz Tost will den Japaner näher an der Fabrik haben. Und er gestaltet jetzt auch Tsunodas Tagesplan. Der Rookie beginnt um neun Uhr mit Training, dann folgen Sitzungen mit den Ingenieuren, Mittagessen, Englisch-Stunden, wieder Briefings und ein zweites Mal Fitness-Studio. Tsunoda sah es positiv: „Das Wetter und das Essen in Italien ist besser als in England."

MERCEDES MIT HUMOR

Im dritten Training lag Mercedes teils auf den Plätzen 17 und 18 – nur noch vor Haas. Auf Twitter bewies der Rennstall Galgenhumor und rief nach einer umgekehrten Startreihenfolge.

SPEZIELLE SUPERKRAFT

Fan-Frage an Yuki Tsunoda und Charles Leclerc: Welche Superkraft hättet ihr gerne? Tsunoda: „Ich würde mich gerne teleportieren, damit ich erst zehn Minuten vor Trainingsbeginn aufkreuzen kann." Leclerc stimmte zu: „Zwischen den Trainings könnte ich daheim schlafen."

ALONSO IST RUSSELL-FAN

Fernando Alonso outete sich als Fan von George Russell. Kürzlich haben die beiden Fahrer sogar Helme getauscht. Alonso ist sich sicher, dass in Russell das Talent eines künftigen Champions schlummert: „Als ich letztes Jahr auf der Couch die Rennen verfolgt habe, hat mich beeindruckt, was George aus diesem Williams herausgeholt hat. Dann hat er in Bahrain die erste Gelegenheit in einem Siegerauto genutzt, um zu zeigen, dass er Rennen gewinnen kann. Ich glaube, das hat vielen Leuten die Augen geöffnet."


RUSSELL

Helmtausch unter Freunden

KOMMENTAR

Die unberechenbare Corona-Lage zwingt das F1-Management zu Umbauten im Kalender. Die Absage des GP Kanada führte zu einem Doppelschlag in Spielberg. Es wird nicht der letzte sein in diesem Jahr. Die Kröte muss die Formel 1 schlucken. Immer noch besser als gar nicht fahren. Die größte Angst ist, dass sich die beiden Rennen innerhalb von sieben Tagen zu sehr gleichen. Wenn sich das Wetter nicht drastisch ändert, ist bei der Perfektion der Teams am zweiten Wochenende kein großartig anderes Rennen zu erwarten als beim ersten. Spielberg hatte 2020 das Glück, dass die Qualifikation für den zweiten Grand Prix verregnet war. Das hat die Startaufstellung durcheinander gewirbelt. Weil man damit nicht planen kann, haben die Formel 1 und Streckenbesitzer Red Bull lange überlegt, wie man einen



RED BULL

Die Idee, Spielberg umgekehrt zu fahren, musste wieder verworfen werden

Unterschied zwischen den beiden Rennen schaffen kann. Man hätte Spielberg 2 zum Beispiel ein Sprintrennen geben können, doch das hat Silverstone verhindert. Die Engländer zahlen viel Geld dafür, dass sie den Mini-Grand-Prix am Samstag uraufführen dürfen. Das nächste Denkmodell war, den Red Bull Ring beim zweiten Mal gegen die Rennrichtung zu fahren. Das scheiterte daran, dass an zwei Stellen die Leitplanken zu gefährlich stehen. Der Umbau der ersten und dritten Kurve hätte Red Bull zwischen fünf und acht Millionen Euro gekostet. Er wäre in der Kürze der Zeit auch nicht mehr machbar gewesen. Der Ausbau der Strecke zwischen Kurve 1 und 3 auf den alten Teil des Österreichrings würde an militanten Anrainern scheitern. Es wäre in dem Fall schwer, die Lärmvorschriften einzuhalten, denn einige Häuser stehen zu nah an der Strecke. So bliebe nur noch der Kunstgriff, den sich 2020 Silverstone ausgedacht hat: Für das zweite Rennen sind die Reifen eine Stufe weicher. Zu weich, finden manche Teams. Besser als nichts, sage ich. Wenn nur ein Reifen gut für das Rennen taugt, ist das auch eine Herausforderung für Fahrer und Ingenieure. Oder was meinen Sie? ■



Michael Schmidt
Redakteur

Was wäre Ihre Idee für den zweiten Spielberg-GP? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Honda wartet noch

Sieben Teams wechselten für den GP Aserbaidschan auf einen frischen Motor. Nur Alpine und die beiden Honda-Teams verzichteten. Die Japaner planen für das Rennen in Frankreich nachzuziehen.

Von: **Andreas Haupt**

Red Bull und Alpha Tauri fuhren das Rennen in Baku mit alten Motoren. Genauso Alpine. Die Konkurrenz hingegen verbaute für den schnellsten Stadtkurs der Welt ein frisches Triebwerk. Das bringt gegenüber einem Motor mit höherer Laufleistung zwischen einem und zwei Zehnteln pro Runde. Trotzdem hatte Red Bull ein Auto für die Pole-Position und den Rennsieg. Und Alpha Tauri eines der schnellsten im Mittelfeld.

Der Plan sieht vor, in Frankreich in zwei Wochen nachzuziehen. Bis dahin soll der Honda-V6-Turbo die letzte Prüfstandschleife gedreht haben. Die Japaner wollen die Zuverlässigkeit weiter absichern und damit auch an der Leistungsschraube drehen. „Mit einer besseren Standfestigkeit können wir mehr Power abrufen“, sagen die Red-Bull-Ingenieure. Pierre Gasly dürfte wie die Fahrer des A-Teams in den Genuss eines neuen Motors kommen. Teamkollege Yuki Tsunoda muss wohl warten. Er hat bereits zwei Motoren eingesetzt. ■



XPB

Die Honda-Autos waren in Baku noch mit alten Motoren unterwegs

Formel 1

Corona-Notpläne

Im zweiten Jahr der Coronakrise gestaltet sich die Kalenderplanung der Formel 1 noch schwieriger als im ersten. Das F1-Management hat für die Wackelkandidaten viele Notpläne erstellt.

Von: **Michael Schmidt**

Bis jetzt liegt die Formel 1 noch im Plan. Alle Rennen bis zur Sommerpause finden statt. Die Absage von Montreal wurde doppelt abgefedert: Zuerst mit dem GP Türkei, dann mit einem zweiten Grand Prix in Österreich. Der wurde nötig, weil zu viele Länder die Türkei als Hochinzidenz-Gebiet eingestuft hatten. Formel-1-Chef Stefano Domenicali räumt ein: „Die Kalenderplanung ist in diesem Jahr schwieriger als im letzten. Die Reisebestimmungen und Quarantäne-Vorschriften ändern sich beinahe täglich.“

Für Europa sieht sich die Formel 1 gerüstet. Die Fallzahlen sinken, das Impfen schreitet voran. Schwieriger wird es in Übersee. „Wir haben Plan A, B, C und D“, verrät Domenicali. Singapur hat zum zweiten Mal in Folge sein Rennen abgesagt. Der Stadtstaat verlangt 21 Tage Quarantäne bei Einreise. In Japan hängt alles davon ab, ob die Olympischen Spiele stattfinden. „Wenn ja, haben wir eine Chance“, heißt es aus dem F1-Hauptquartier.

Die Türkei, Malaysia und China werden als Ersatz gehandelt. In Australien ist die strikte Corona-Politik ein Hindernis. Ein Infizierter reicht aus, um eine ganze Stadt lahmzulegen. Melbourne will, aber die Behörden bremsen. Dabei war sogar schon von einem zweiten Rennen in „The Bend“ bei Adelaide die Rede. Sollte Brasilien wegen seiner Virusmutation ausfallen, könnten zwei Mal Austin, Indianapolis, Katar oder ein zweiter GP in Sakir einspringen. ■



XPB

Das Rennen in Singapur wurde offiziell abgesagt. Ersatz gibt es noch nicht

NACHRICHTEN

VETTEL-TEAM STOCKT AUF

Entgegen den ursprünglichen Plänen will Aston Martin weiter expandieren. Im Moment arbeiten 535 Leute in der Fabrik in Silverstone. Geplant sind bis zu 800 Mitarbeiter. „Wenn wir um den WM-Titel fahren wollen, müssen wir so groß werden wie Mercedes, Ferrari und Red Bull“, erklärte Teamchef Otmar Szafnauer.

OJJEH GESTORBEN

Mansour Ojjeh ist tot. Der Chef des saudischen Technikkonzerns TAG verstarb 18 Tage vor seinem 69. Geburtstag in seinem Haus in Genf. Ojjeh kam als Sponsor von Williams 1979 in die Formel 1. TAG finanzierte den Porsche-Turbo für McLaren, wo er 1984 Teilhaber wurde und bis heute ist. 2013 unterzog sich Ojjeh einer Lungentransplantation, von der er sich nur langsam erholte. McLaren teilte mit: „Mansour wird nach seinem Tod für uns bleiben, was er zu Lebzeiten war: Eine große Inspiration.“

ASTON RÜSTET AUF

Das Safety Car von Aston Martin wird aufgerüstet. Die Motorleistung stieg von 510 auf 540 PS. Für den GP England soll noch ein Fahrwerks-Update kommen. Im Moment verliert der Aston Martin Vantage auf den 580 PS starken Mercedes AMG GT R eine Sekunde pro Runde.

PIRELLIS 18-ZOLL-PLAN

Pirelli kommt mit seinen Testfahrten mit den 18-Zoll-Reifen gut voran. Anfang August wollen sich die Reifenbauer auf die endgültigen Mischungen für 2022 festlegen. Davor stehen noch je zwei Testtage in Spielberg, Silverstone und Budapest an.

BRUCH BEI POURCHAIRE

Théo Pourchaire hat sich bei einem Unfall im Hauptrennen der Formel 2 verletzt. Der Sauber-Nachwuchs brach sich nach eigenen Angaben das linke Handgelenk. Wie lange er ausfällt, ist noch unklar.



Nach dem zweiten Sprint am Samstag gewann Jüri Vips auch das Hauptrennen am Sonntag

MOTORSPORT IMAGES

Vips sahnt groß ab

Jüri Vips gewann das Hauptrennen der Formel 2 in Aserbaidschan – und der Este triumphierte zudem in einem der beiden Sprints. Den anderen entschied Robert Shwartzman für sich.

Von: **Andreas Haupt**

Der Baku City Circuit verzeiht keine Fehler oder ungestüme Überholversuche. Die gehören im 22-köpfigen Nachwuchsfeld aber zur Tagesordnung. Deshalb kam es in den drei Rennen auf dem kniffligen Stadtkurs am Kaspischen Meer zu mehreren Unfällen. Safety-Car-Fahrer Bernd Mayländer erlebte ein arbeitsreiches Wochenende.

Yüri Vips sammelte mit zwei Siegen und einem achten Platz die meisten Punkte. Den Grundstein im Hauptrennen legte der Hitech-Pilot schon am Start, als er Pole-Sitter Liam Lawson ausbeschleunigte. Der Neuseeländer war nach einer Strafe von zehn Sekunden kein Gegner mehr. Er hatte Théo Pourchaire am Boxenausgang fast in die Mauer gedrängt. Auch der Zweitplatzierte Oscar Piastri kassierte fünf Sekunden, weil er nach dem Reifenwechsel vor das Auto von Felipe Drugovich gefahren war. Der Brasilianer verhinderte gerade noch die Kollision in der Boxengasse. Das Podest komplettierte der auf Zehn gestartete Robert Shwartzman, der gut überholte und von Strafen profitierte.

Für den Russen hatte es zunächst wieder nach einem problematischen Wochenende ausgesehen. Weder in Bahrain noch in Monaco hatte es der große Titelfavorit auf das Podest geschafft. Dazu schrieb er zwei Nuller. In der Qualifikation von Baku landete der Prema-Fahrer nur an zehnter Stelle – neun Zehntel hinter der Pole. Shwartzman beklagte mangelndes Vertrauen in die Bremsen.



David Beckmann feierte in Baku sein zweites Podium in dieser Saison

MOTORSPORT IMAGES

Podest für Beckmann

Die umgekehrte Startreihenfolge schenkte ihm den besten Startplatz für das erste Sprintrennen. Dieses Geschenk vergoldete Shwartzman mit dem ersten Saisonsieg. Der 21-Jährige aus Sankt Petersburg baute seine Führung Runde für Runde aus, managte die Reifen bei fast 50 Grad Streckentemperatur und hatte nach 21 Runden mehr als fünf Sekunden Vorsprung auf den ersten Verfolger.

Der erste Samstagssprint gehörte zur langweiligen Sorte. Turbulent war nur die Startrunde. Vier Fahrer kletterten nach wenigen Hundert Metern aus ihren Autos, darunter Piastri und Lawson. Beide konnten nichts dafür. Drugovich hatte Piastris Auto vor Kurve 3 aufgegabelt und in den Weg des Neuseeländers geschoben. So trudelte Lawson in die Streckenbegrenzung. Eine kleine Überholshow zelebrierte Dan Ticktum, der von Startplatz 6 auf Position 2 raste. Ähnlich verfuhr der hitzköpfige Engländer im Hauptrennen nach einer Bestrafung.

Der zweite Sprint sah eine wilde erste Rennhälfte mit sechs Unfällen von Lirim Zendeli, Guanyu Zhou, Ralph Boschung, Richard Verschoor, Christian Lundgaard und Marcus Armstrong. Die Zwischenfälle wirbelten die Reihenfolge durcheinander. So konnten selbst Lawson und Piastri, die von hinten gestartet waren, bis in die Punkte vordringen.

David Beckmann freute sich über das zweite Podest der Saison. Der 21-Jährige presste sich in der Startrunde mit einem gewagten Manöver an Bent Viscaal vorbei. Den möglichen Sieg entriss ihm Vips gegen Rennmitte auf der langen Zielgeraden. ■

BAKU – SPRINT 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Robert Shwartzman	44.35,734 min
2.	Dan Ticktum	+ 5,144 s
3.	Guanyu Zhou	+ 8,872 s
4.	Jehan Daruvala	+ 10,352 s
5.	Théo Pourchaire	+ 11,039 s
6.	Ralph Boschung	+ 13,124 s
7.	Marcus Armstrong	+ 14,455 s
8.	Jüri Vips	+ 14,524 s
9.	David Beckmann	+ 17,299 s
10.	Bent Viscaal	+ 17,764 s

BAKU – SPRINT 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jüri Vips	46.05,704 min
2.	David Beckmann	+3,260 s
3.	Jehan Daruvala	+ 3,883 s
4.	Bent Viscaal	+ 4,644 s
5.	Robert Shwartzman	+ 5,002 s
6.	Dan Ticktum	+ 6,213 s
7.	Liam Lawson	+ 6,751 s
8.	Oscar Piastri	+ 9,138 s
9.	Théo Pourchaire	+ 13,315 s
10.	Felipe Drugovich	+ 15,473 s

BAKU – HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jüri Vips	57.08,634 min
2.	Oscar Piastri	+ 6,152 s
3.	Robert Shwartzman	+ 12,623 s
4.	Felipe Drugovich	+ 22,400 s
5.	Robert Boschung	+ 24,418 s
6.	Liam Lawson	+ 26,207 s
7.	Jehan Daruvala	+ 28,081 s
8.	Dan Ticktum	+ 29,801 s
9.	Christian Lundgaard	+ 34,058 s
10.	Lirim Zendeli	+ 36,167 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Guanyu Zhou	78
2.	Oscar Piastri	73
3.	Robert Shwartzman	66
4.	Jüri Vips	63
5.	Dan Ticktum	60



FESTIVAL OF
RACING
MOTORSPORT BEI NITRO
NITRO.
ADAC GT MASTERS
24H NÜRBURGRING
24H LE MANS
LIVE AB FR 04.06.
UND AUF TVNOW



Das Manthey-Team errang den siebten Sieg und hielt den starken Rowe-BMW im Hintergrund knapp in Schach

Die Nebel-Granate

Es war das kürzeste 24h-Rennen Nürburgring der Geschichte. Nach neuneinhalb Stunden Fahrzeit stand der Sieger fest: Manthey holte den siebten Gesamtsieg für das Team und den 13. für Porsche. Der Rowe-BMW und der GetSpeed-Mercedes komplettierten das Podium.

Von: **Bianca Leppert**

Nach 59 Runden ist es vollbracht. Kévin Estre steht auf dem Dach des Grello und reckt die Arme in die Höhe. Der neue schwarz-gelbe Anzug im Grello-Design ist für eingefleischte Fans noch etwas gewöhnungsbedürftig, könnte aber nicht passender für diese spezielle Saison sein. Manthey feiert in diesem Jahr das 25-jährige Jubiläum und erfindet sich neu. Zum ersten Mal war das Eifeler Traditionsteam nicht wie in der Vergangenheit der Porsche-Platzhirsch, sondern ein Kundenteam unter vielen – schließlich gibt es auch nur noch einen Grello statt zwei. Zudem weht ein frischer Wind am Kommandostand und im Cockpit: Neben Estre und Michael Christensen fuhr mit Matteo Cairoli ein Youngster seinen ersten 24h-Sieg ein.

Am Kommandostand zauberte der junge Ingenieur Kai Störling, der erst kürzlich mit SSR Performance einen Laufsieg beim ADAC GT Masters in Oschersleben holte und mit GPX das 6h-Rennen des GT World Challenge Endurance Cups in Paul Ricard gewonnen hat. Störling und Cairoli sind gerade mal Mitte 20 – also zu der Zeit geboren, als Olaf Manthey seinen Rennstall gründete.

„Heute ist der beste Tage meines Lebens", sagte Cairoli. „Ich muss mich beim Team bedanken, dass ich mit diesen zwei Legenden fahren durfte." Der Italiener erlebte lediglich einen Schreckmoment am Samstagabend. Die Medium-Reifen kamen nicht auf Temperatur, und er rutschte auf

> „Unser Erfolg war eine Fortführung der NLS-Rennen. Aber bis zum Sieg mussten wir durch die Hölle gehen. Es war am Ende ein reines Sprintrennen."
>
> S. Golz, Porsche-GT3-Leiter

Gras-Resten auf der Strecke aus. Die Folge: Eine leichte Berührung. Zur Sicherheit tauschte man später die Spurstange.

Selbst für einen alten Hasen wie Estre war dieses Rennen trotz der insgesamt nur 9,5 Stunden Fahrzeit alles andere als ein gemütlicher Eifel-Spaziergang – wohlgemerkt von Startplatz 11. „Es ging zwar nicht über 24 Stunden, aber es hat sich so angefühlt. Vor allem der 3,5-Stunden-Sprint am Ende war mental wirklich schwierig." Den vierten Mitstreiter Lars Kern meldete man kurz vor der Frist zwei Stunden vor Rennende aus Krankheitsgründen ab.

14,5 Stunden Pause

Das Kuriosum: Das Rennen war in zwei Teile gesplittet. Nach dem Start am Samstag um 15.30 Uhr gab es zunächst eine Kostprobe von allen Wetterlagen: Trockene Strecke, dann Platzregen inklusive Aquaplaning, Mischbedingungen und schließlich Nebel am Abend. Um 21.29 Uhr entschied sich Rennleiter Walter Hornung, das Rennen zu unterbrechen. „Wir hatten einzelne Nebelbänke", sagte er. „Wir haben die Bereiche erst unter Code 60 gestellt. Es war aber fast ein Drittel der Strecke betroffen, was dazu geführt hat, dass gerade bei den schnellen Fahrzeugen die Reifen abgekühlt haben." Der Restart war frühestens für 7 Uhr am nächsten Morgen geplant. Jedoch verzögerten tief hängende Wolken den Start immer wieder – bis um 12 Uhr am Mittag.

Nach dem Restart verwandelte sich das Langstreckenrennen


SB-MEDIEN

in einen Sprint, der nur noch 3,5 Stunden dauern sollte und mit dem 13. Gesamtsieg für Porsche endete. „Überleben war der Schlüssel“, sagte Porsche GT3-Projektleiter Sebastian Golz. „Für mich war unser Erfolg eine Fortführung der NLS-Rennen. Aber bis zum Sieg mussten wir durch die Hölle gehen. Das war am Ende ein reines Sprintrennen.“

Das finale Duell machten der Manthey-Porsche und der Rowe Racing-BMW mit der Startnummer 98 (Tomczyk/De Phillippi/Van der Linde/Wittmann) unter sich aus. Am Ende überquerte der Grello die Ziellinie mit einem Vorsprung von 8,817 Sekunden. Bis Runde 45 waren die beiden Autos im selben Boxenstopp-Rhythmus, danach splitteten sich die Strategien. Zu diesem Zeitpunkt lagen der führende Porsche und der BMW 5,5 Sekunden auseinander. Die #98 kam nach einem Sechs-Runden-Stint in die Box zum Service, die #911 blieb draußen. Warum? Die #98 profitierte bei diesem Undercut zum einen von einer besseren Track Position. Zum anderen hatte man beim Rowe-Team auf dem Schirm, dass es mit der Standzeit zum Tanken eng würde. Die wird ab der 69. Minute vor Schluss mit einer speziellen Tabelle geregelt.

Je später man reingekommen wäre, umso knapper wäre es gewesen. So zog man den letzten Stopp vor. Zudem war zu diesem Zeitpunkt eine Code-60-Phase angesagt. „Wir dachten, dass wir so beim Stopp einen Vorteil haben, weil wir nicht so viel Zeit verlieren und der Porsche vielleicht in die Code 60 reinfährt“, sagte Rowe-Pilot Connor de Phillippi. Letztlich wurde die Code 60 aber zu schnell aufgehoben, um einen Unterschied zu machen.

Nach dem finalen Stopp von Estre in Runde 55 eine halbe Stunde vor Schluss kam der Grello mit 15 Sekunden Vorsprung auf die Strecke. Damit war klar: Das holt Van der Linde im M6 GT3 nicht mehr komplett auf. Die Pace der beiden Autos war am Sonntag auf den Michelin-Slicks auf einem Level. Der geringere Abstand im Ziel kam zustande, weil Estre in der letzten Runde Tempo rausnahm.

„Es ging darum, welche Reifenmischung die Richtige ist“, sagte Porsche-Performance-Ingenieur Patrick Arkenau. „Bei einem freien Stint riskierte man mit der weichen Mischung, dass die Konstanz fehlt. Bei der Medium-Mischung musste man aufpassen, dass der Reifen in Code-60-Phasen im Fenster bleibt.“

Tomczyk, der Regengott

Dass der Rowe-BMW dem Elfer überhaupt gefährlich werden konnte, ging unter anderem auf das Konto von Martin Tomczyk. Er legte von Platz 25 in der Startaufstellung den Raketen-Modus ein und fand sich noch vor dem Einbiegen auf die Nordschleife auf Platz 13 wieder: „Ich weiß, Eigenlob stinkt. Aber da bin ich eine Bombe. Ich fahre seit Jahren den Start und es funktioniert.“ Teamchef Hans-Peter Naundorf war beeindruckt: „Das war sensationell! Da ist der Regengott über das Wasser gelaufen.“ Danach waren Tomczyk und seine Fahrerkollegen fester Bestandteil der Top 5.

Eigentlich wäre auch der HRT-Mercedes mit der Nummer 4 (Engel/Metzger/Christodoulou/Stolz) im Kampf um den Sieg dabei gewesen. Die Speerspitze der AMG-Mannschaft war als Einzelkämpfer von Beginn an ganz vorne dabei und führte mehrmals. >>


BMW

Nach dem Sieg 2020 holte das Rowe-Team diesmal mit der #98 Platz 2


PORSCHE

King-Kong-Gefühle: Manthey-Pilot Estre feiert den Sieg für Manthey Racing



SB-MEDIEN

BMW führte das Feld mit der #1 beim Start an, daneben der Konrad-Lambo


MERCEDES

GetSpeed schnappte sich im Finale noch den letzten Podestplatz



Für das 24h-Rennen hatten die Behörden den Zutritt von 10 000 Fans auf den Tribünen gestattet

PORSCHE

>> Bis am Sonntagmittag zwei Runden nach dem Restart alles futsch war. Maro Engel war auf Platz 2 liegend mit dem Opel Manta in der Hohenrain-Schikane aneinandergeraten. Engel: „Ich habe die Situation einfach falsch eingeschätzt. Es war der Klassiker: Ich dachte, er hat mich gesehen – er hat mich aber nicht gesehen."

Statt des HRT-Mercedes schaffte es mit der Nr. 7 von GetSpeed (Marciello/Götz/Juncadella) immerhin ein Vertreter der Sternenkrieger auf das Podium. Das dafür notwendige Überholmanöver von Raffaele Marciello geht in die Lehrbücher ein. Im Streckenabschnitt Schwedenkreuz überholte der Italiener in der vorletzten Runde den Falken-Porsche mit Sven Müller am Steuer außen herum.

Marciellos Teamkollege Maxi Götz erklärte den Husarenritt: „Er hat dabei vom sogenannten Side-Draft-Sog-Effekt profitiert." Den kennt man aus der NASCAR. „Weil er direkt aufgemacht hat, kam das andere Auto in die Dirty Air – das ist eben der Trick." Die Vorlage für diesen Showdown hatten bereits die Teamkollegen geliefert: Dani Juncadella und Klaus Bachler beharkten sich in ihrem Stint aufs Feinste.

Insgesamt fünf Autos waren zum Schluss noch Podiumsanwärter: Der #7-GetSpeed-Mercedes, der #44-Falken-Porsche, der #2-Car-Collection-Audi, der #20-Schubert-BMW und der #8-GetSpeed-Mercedes. Zwischen dem viertplatzierten Falken-Auto und dem GetSpeed-Mercedes auf Platz 7 lagen nur zwei Sekunden!

Mit etwas Abstand dahinter fuhr der Huber-Motorsport-Porsche (#23, Menzel/Seefried/Aust/Neuffer) einen sensationellen achten Gesamtrang und den Sieg in der Pro-AM-Wertung ein. Die Top 10 komplettieren der zweite Falken-Porsche (#33) und der 10Q-Mercedes (#40).

Turbulente Startphase

In den Top 10 sind vier Porsche, drei Mercedes, zwei BMW und ein Audi vertreten. Das hätte anders aussehen können. Vor allem in der Anfangsphase, aber auch zum Schluss mussten Mercedes und Audi Federn lassen und hatten nicht mehr so ein starkes Aufgebot in der Top-Gruppe.

> „Ich habe die Situation einfach falsch eingeschätzt. Es war der Klassiker: Ich dachte, er hat mich gesehen – er hat mich aber nicht gesehen."
>
> Maro Engel, HRT-Mercedes

Zu Beginn gab es Probleme am #8-GetSpeed-Mercedes, weil sich am linken Hinterrad ein Feuer entwickelte und Rauch ins Cockpit zog. Das kostete fünf Minuten. Beim Schwesterauto mit der #7 hatte man zum Start des Rennens die falsche Reifenwahl getroffen, später kam ein Dreher von Marciello dazu. Langsam, aber sicher arbeitete man sich nach den ersten Stolpersteinen nach vorne und war beim Abbruch und folglich dem Restart mit den beiden GetSpeed-Autos und dem #6-HRT-Mercedes auf den Plätzen 9, 10 und 11. Dass die Abstände beim Neustart genullt wurden, half natürlich. So war man in guter Position für die Attacke zum Schlusssprint.

Bei Audi war es zu Beginn ähnlich hakelig. Christopher Mies im #29-Land-Audi startete aus der Boxengasse nach, weil man von Regenreifen auf geschnittene Slicks gewechselt hatte und sich zunächst vorarbeiten musste. Robin Frijns hatte früh einen Dreher mit dem werksunterstützten Phoenix-Audi #15. Die #2 von Car Collection hatte sich mit den Regenreifen am Start genauso verzockt.

Lange war der privat eingesetzte #11-Phoenix-Audi, auf dem Nicki Thiim und Frank Stippler glänzten, der Hoffnungsträger. Doch am Abend handelte sich Thiim in einer umstrittenen Situation eine Zeitstrafe von 3.32 Minuten wegen Nichtbeachtung von Flaggensignalen ein. Das Team redete lange mit den Sportkommissaren und konnte die Zeitstrafe schließlich auf 1.32 reduzieren.

Allerdings wurde die erst nach dem Restart ausgesprochen und somit zu einem größeren Nachteil, als sie im ersten Teil des Rennens gewesen wäre. Dazu kam das

Manöver von Marciello, der Michele Beretta ins Heck krachte. Dieser schleppte sich daraufhin lädiert zurück an die Phoenix-Box.

Auch den #29-Land-Audi erwischte es eiskalt, als man auf Platz 4 lag und auf dem Vormarsch war: Kelvin van der Linde und Julien Andlauer im Rutronik-Porsche kamen sich in Runde 48 im Bereich Hohe Acht ins Gehege und mussten anschließend die Segel streichen. Für beide extrem bitter. Wolfgang Land meinte, man hätte dank der Strategie um den Sieg fahren können. Rutronik Racing geigte beim ersten Auftritt in der Grünen Hölle richtig auf und hatte ebenfalls noch Chancen auf eine Top-Platzierung.

Überhaupt war es überraschend, wie viele den Eiertanz in der Anfangsphase bei Aquaplaning meisterten und überlebten, dafür aber bei hohem Druck im zweiten Teil des Rennens die Nerven verloren. Darunter der #18-KCMG-Porsche, auf dem Josh Burdon mit guten Stints auffiel. Ausgerechnet er war es, dem im Hatzenbach das Talent ausging. Auch Thomas Preining hatte es zuvor ausgangs Kleines Karussell im #33-Falken-Porsche erwischt.

Selbst eine halbe Stunde vor Schluss rumpelte es noch einmal ordentlich. Der #31-Frikadelli-Porsche krachte mit Patrick Pilet am Steuer ins Heck des #77-BMW-Juniorteam-Autos mit Augusto Farfus am Lenkrad. Besonders ärgerlich, denn die Youngster an Farfus' Seite zeigten, dass sie hervorragend auf das Abenteuer Nordschleife vorbereitet waren. Bei Frikadelli, die als Top-Favoriten galten, lief gar nichts rund. Die #30 fiel früh mit defektem Lenkungsschlauch zurück und mit Differenzialschaden aus.

Ärger ums Bulletin 1

Den meisten Diskussionsbedarf gab es um die Neuregelung bei Rennabbruch. Das „Bulletin 1" versetzte die Hersteller Anfang der Rennwoche in Aufruhr. Die Intention: Mehr Gerechtigkeit. Doch das erforderte so komplexe Maßnahmen, dass selbst die Experten der Hersteller mehrmals beim Veranstalter nachfragen mussten. Es galt wie früher schon: Die Abstände der Autos werden eliminiert, es gibt keinen Parc Fermé, und die Wertung für den Neustart erfolgt nach dem Stand der vorletzten Runde. Neu: Die Boxenstopp-Rhythmen sollten erhalten bleiben, damit niemandem ein Nachteil entsteht. Es gab lediglich die Erlaubnis, >>



PORSCHE

Das Falken-Porsche-Team verpasste mit Platz 4 das Podest nur knapp


SB-MEDIEN

Audi hatte im Regen seine liebe Not, der beste R8 schaffte Platz 5



ADAC

Dem Schubert-Team gelang beim Nürburgring-Comeback Platz 6



PORSCHE

Frikadelli konnte seine Hochform aus der NLS nicht bestätigen

FAHRERLAGER-NEWS

GLICKENHAUS MIT DEBÜT

Jim Glickenhaus, Gründer von Glickenhaus Cars und Teamchef beim 24h-Rennen, brachte für die wenigen Fans ein echtes Schmankerl an den Ring: Im Vorfeld der Startfreigabe zum 24h-Rennen fuhr Thomas Mutsch eine Ehrenrunde mit dem neuen Glickenhaus-Auto für die neue Hypercar-Topklasse in der Sportwagen-WM und in Le Mans. Das neue Auto hört auf den Namen SCG 007 LMH und wurde am Ring erstmals richtig öffentlich gezeigt. Sein Renndebüt feiert der rote Flitzer nächste Woche bei der WEC in Portimão.

EHRUNGEN FÜR SCHMITZ

Der verstorbenen Ring-Pilotin Sabine Schmitz wurden beim 24h-Rennen am Nürburgring zahlreiche Ehrungen zuteil: Die Fans errichteten einen permanenten Flaggenmast im Streckenbereich Wippermann (siehe Bild Seite 19), und vor dem Top-Qualifying fuhr ihr ehemaliger Teamkollege Johannes Scheid eine Ehrenrunde mit einer Replika des Gruppe-N-BMW M3 E36-Siegerwagens, mit dem er und Schmitz 1996 und 1997 das 24h-Rennen gewonnen hatten. Alle Teams aus der Boxengasse standen als letztes Geleit Spalier.

WIEDER BOP-DEBATTTEN

Am Donnerstag und Freitag dominierten Debatten über die BoP-Änderung die Stimmung: BMW bekam mehr Ladedruck, Audi einen größeren Restriktor. Dabei hatte es am Freitag zuvor erst die letzte BoP gegeben. Zwischen Freitag und Mittwoch hatte sich kein Rad gedreht. Am Ende war es wurscht: Die BoP hat das Rennen nicht entschieden. Porsche und BMW kämpften bis zur Rennrunde auf Augenhöhe mit nahezu identischen Rundenzeiten gegeneinander. Bei Mercedes war ein Auto auf dem gleichen Niveau unterwegs, und im Finale geigten dann auch noch mal zwei Audi R8 GT3 groß auf.



Sonne gab es im Rennen nicht, der Wochenspiegel-488 kam auf Platz 13 ins Ziel

SB-MEDIEN

>> 20 Liter Benzin nachzutanken, um damit die Formationsrunde zu absolvieren.

In diesem konkreten Fall kam es aber zu einem Szenario, das so vorher nicht komplett durchdacht war. Am #1-BMW von Rowe Racing schieden sich die Geister. Nach Runde 36 wurde abgebrochen, die absolvierte 34. Runde für die Wertung herangezogen. Zu diesem Zeitpunkt war die #1 aber gerade beim Boxenstopp. Ein Sonderfall. Denn während für die Berechnung der Mindeststandzeiten bei allen anderen beispielsweise die fünf im Stint gefahrenen Runden plus zwei Runden (eben die, die abgezogen wurden) herangezogen wurden, ergaben sich bei der #1 nach dieser Rechenmethode acht gefahrene Runden plus zwei.

Das machte insgesamt 10 Runden und beim nächsten Stopp nach dem Restart nach weiteren sechs Runden eine Mindeststandzeit für 16 gefahrene Runden. Damit stand man länger als alle anderen und fiel von Rang 1 auf 19 zurück. BMW argumentierte, man hätte den ersten Stint nullen müssen. Die Rennleitung änderte die Regeln aber nicht. Hätte man es doch getan, wäre die #1 mit über einer Minute Vorsprung vorne gewesen. So verlor man de facto 160 Sekunden und erwischte den Worst Case. Am Ende schied man ohnehin wegen eines Elektrikdefekts an einem Kabel im Motorbereich aus.

Auch die Exoten kämpften sich mit Problemen durchs Rennen. Der Konrad-Lambo (#19) hatte bereits nach zwei Runden einen Kontakt, der FFF Lamborghini (#63) mit Hankook-Reifen stand beim Platzregen nur in der Box. Bei Glickenhaus rutschte man auf dem eigenen Öl aus und musste zur Reparatur. Am Ende wurde es Platz 20. Der Wochenspiegel-Ferrari (#22) schaffte Rang 13. ■

24h-RENNEN NÜRBURGRING 2021

Nürburgring/D (GP-Kurs plus Nordschleife 25,378 km) 05./06. Juni 2021; 121 Teams gestartet, 99 Teams gewertet
Renndistanz: 59 Runden = 1497,302 km
Pole-Position: Rowe Racing-BMW M6 GT3 (#1), Nick Yelloly: 10.01,619 min
Schnellste Rennrunde: Schubert Motorsport-BMW M6 GT3 (#20), Stef Dusseldorp: 8.12,804 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	SP 9 Pro	#911	Cairoli/Estre/Christensen	Manthey Racing-Porsche 911 GT3 R	24:04.11,960 h
2.	SP 9 Pro	#98	De Phillippi/Tomczyk/Van der Linde/Wittmann	Rowe Racing-BMW M6 GT3	+8,817 sec
3.	SP 9 Pro	#7	Götz/Juncadella/Marciello	GetSpeed-Mercedes-AMG GT3	+49,608 sec
4.	SP 9 Pro	#44	Bachler/Ragginger/Müller/Picariello	Falken Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+53,100 sec
5.	SP 9 Pro	#2	Haase/Müller/Winkelhock	Car-Collection-Audi R8 LMS GT3	+53,266 sec
6.	SP 9 Pro	#20	Dusseldorp/Klingmann/Krohn/Sims	Schubert Motorsport-BMW M6 GT3	+54,301 min
7.	SP 9 Pro	#8	Gounon/Schiller/Vaxivière	GetSpeed-Mercedes-AMG GT3	+55,223 min
8.	SP 9 P/A	#23	Aust/Menzel/Neuffer/Seefried	Huber Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+2.54,805 min
9.	SP 9 Pro	#33	Bachler/Arnold/Werner/Preining	Falken Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+3.13,741 min
10.	SP 9 Pro	#40	Heyer/Jäger/Buurmann/Baumann	10Q Racing-Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
11.	SP 9 P/A	#5	Kolb/Slooten/Hofer/Marschall	Phoenix Racing-Audi R8 LMS GT3	+1 Runde
12.	SP 9 Pro	#102	Giermaziak/Müller/Trogen/Von Bohlen	Walkenhorst-Motorsport-BMW M6 GT3	+1 Runde
13.	SP 9 P/A	#22	Dontje/Krumbach/Keilwitz	WTM by Phoenix Racing-Ferrari 488 GT3	+1 Runde
14.	SP 9 P/A	#9	Kranz/Palttala/Shoffner/Soulet	GetSpeed-Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
15.	SP 9 Pro	#101	Krognes/Pittard/Tuck	Walkenhorst-Motorsport-BMW M6 GT3	+2 Runden
16.	SP-X	#25	Farnbacher/Turner/Scheerbarth/Ellis	Space Drive Racing-Mercedes-AMG-GT3	+3 Runden
17.	SP 9 Pro	#11	Beretta/Stippler/Schramm/Thiim	Phoenix Racing-Audi R8 LMS GT3	+3 Runden
18.	SP 9 P/A	#19	Fontana/Jefferies/Di Martino/ Zimmermann	Konrad Motorsport-Lamborghini Huracán	+3 Runden
19.	SP 9 P/A	#16	Espenlaub/Foster/Lewis/Putman	CP Racing-Mercedes-AMG-GT3	+3 Runden
20.	SP-X	#704	Mutsch/Fernandez-Laser/Mailleux/Westbrook	Glickenhaus Racing-SCG 004C	+4 Runden

KOMMENTAR

ROT IST NIEMALS GERECHT

Warum kompliziert, wenn es auch einfach geht? Wenn das im Motorsport nur so einfach wäre! Beim 24h-Rennen am Nürburgring wollte der veranstaltende ADAC Nordrhein für Gerechtigkeit sorgen – durch eine komplexe Neuregelung der Mindestboxenzeiten im Falle eines Rennabbruchs. Wir ersparen Ihnen die Details. Zu kompliziert. Leider hatte man vergessen, den Sonderfall zu berücksichtigen, wenn ein Auto in der letzten Wertungsrunde zum Tanken an der Box steht. Und das traf im Rennen nun ausgerechnet auf den führenden Rowe-BMW mit der Nummer 1 zu. Das Ziel der Regelung bestand darin, den Boxenstopp-Rhythmus für alle Teilnehmer trotz roter Flagge „fair“ aufrechtzuerhalten und über die Unterbrechung zu retten. Stattdessen war das Rowe-Team das Gelackmeierte: Das Auto mit der #1 fiel von Platz 1 auf P19 ab. Es war nicht hilfreich, dass der Veranstalter die Regel erst am Montag vor dem Rennen veröffentlichte. Es war nicht hilfreich, dass die TV-Kommentatoren die Regel nicht verstanden hatten oder gar nicht kannten. Eine Rennunterbrechung ist immer ungerecht. Schon deshalb, weil alle Zeitunterschiede eliminiert werden. Der Anlass ist fast immer höhere Gewalt. Regen, Nebel. Eifel halt. Also haltet die rote Flagge raus, und fertig. Lieber einfach als kompliziert. Schuld ist ja nicht die Rennleitung, sondern der Nebel. Stattdessen verkopft man sich in vermeintlichen Problemlösungen und verprellt die Fans, die nicht mehr durchblicken. Das Gleiche gilt für das Qualifying-Format, das so vertrackt ist, dass man die komplette Übertragungszeit des Zeittrainings mühelos mit dessen Erklärung verbringen könnte. Der Arbeitsauftrag ist klar: Entrümpelung. Vereinfachung. Nachvollziehbarkeit.



Marcus Schurig
Redakteur

24h-RENNEN NÜRBURGRING 2021: DIE KLASSEN-ERGEBNISSE

Klasse SP9		Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	SP9	#911	Cairoli/Christensen/Estre	Manthey Racing-Porsche 911 GT3 R	24:04.11,960 h
2.	SP9	#98	De Phillippi/Tomczyk/Van der Linde/Wittmann	Rowe Racing-BMW M6 GT3	+8,817 sec
3.	SP9	#7	Götz/Juncadella/Marciello	Getspeed-Mercedes-AMG GT3	+49,608 sec
Klasse SP10		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	SP10	#34	Marchewicz/Böckmann	Schnitzelalm Mercedes-AMG GT4	24:02.47,908 h
2.	SP10	#70	Schrey/Fischer/Piana/Landmann	Hofor Racing-BMW M4 GT4	+42,735 sec
3.	SP10	#78	Möller-Madsen/Fetzer/Trefz/Sturm	Allied Racing-Porsche Cayman GT4 CS	+43,005 sec
Klasse SP8T		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	SP8T	#36	Mustafa/Piana/Stursberg/Yücesan	Black Falcon-Mercedes AMG GT4	24:03.16,518 h
2.	SP8T	#37	Posavac/Viebahn/Weiland/Wirtz	Schnitzelalm Mercedes-AMG GT4	+34,435 sec
Klasse SP8		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	SP8	#53	Schreiner/Martin/Mann/Nielsen	Giti Tire-Audi R8 LMS GT4	24:02.49,907 h
2.	SP8	#54	Matsui/Völker/Weirich/Asahi	Novel Racing-Lexus RC F	+ 1 Runde
Klasse SP7		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	SP7	#80	Wehrmann/Berg/Van Ramshorst/Mies	Huber Motorsport-Porsche 911 GT3 Cup	24:00.25,328 h
2.	SP7	#58	Cameron/Bonk/Clasen	Bonk Motorsport-Porsche 911 GT3 Cup MR	+ 10 Runden
Klasse SP4T		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	SP4T	#86	Pydys/Munhowen/Alain/Cate	Porsche Cayman 718 GTS	24:10.00,504 h
2.	SP4T	#718	Zensen/Peitzmeier/Küke/Dannesberger	Porsche Cayman 718 GTS	+ 1.24,838 min
Klasse SP3T		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	SP3T	#10	Leuchter/Gülden/Gebhardt/Hancke	Max Kruse Racing-VW Golf GTI TCR	24:08.59,864 h
2.	SP3T	#133	Yerly/Wasel/Preisig/Xavier	Max Kruse Racing-VW Golf GTI TCR	+1 Runde
3.	SP3T	#90	Jung/Tavares/Wales/Imparato	Opel Astra Cup	+7 Runden
Klasse SP3		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	SP3	#120	Supaphongs/Kawamura/Jian	Gazoo Racing-Toyota Corolla Altis	24:07.43,247 h
2.	SP3	#121	Dujardyn/Brodi/Derenne/Muytjens	Auto Moto Club-Toyota GT86 Cup	+1 Runde
3.	SP3	#119	Smittachartch/Kulapalanont/Hortongkum	Gazoo Racing-Toyota Corolla Altis	+2 Runden
Klasse Cup 3		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	Cup 3	#305	Grosse/Kronberg/Bünnagel	G-Tech Competition-Porsche Cayman CS	24:08.49.902 h
2.	Cup 3	#309	Jung/Sandberg/Rebhan/Hoppe	Mühlner Motorsport-Porsche Cayman CS	+6,572 sec
3.	Cup 3	#310	Waldow/Patzelt/Setsaas/Vieugels	Mühlner Motorsport-Porsche Cayman CS	+1 Runde
Klasse Cup 5		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	Cup 5	#242	Thorsen/Oakes/Speich/Waschkau	Adrenalin Motorsport-BMW M2 CS Racing	24:09.08.285 h
2.	Cup 5	#238	Partl/Meyer/Bonk/Fischer	Hofor Racing-BMW M2 CS Racing	+1 Runde
3.	Cup 5	#890	Schubert/Lenerz/Von Zabiensky/Dreyspring	Schubert Motorsport-BMW M2 CS Racing	+1 Runde
Klasse TCR		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	TCR	#830	Oestreich/Basseng/Lauck	Hyundai Motorsport-Elantra N	24:08.00,869 h
2.	TCR	#831	Engstler/Still/Vernay	Hyundai Motorsport i30 N	+0,240 sec
3.	TCR	#172	Fugel/Monteiro/Totz/Girolami	Fugel Motorsport-Honda Civic Type TCR	+1 Runde
Klasse V2T		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	V2T	#159	Konnerth/Mijatovic/Oberheim/Born	FK Performance-BMW 330i	24:07.48,834 h
2.	V2T	#330	Stahlschmidt/Rink/Brink/Zils	Adrenalin Motorsport-BMW 330i	+25,573 sec
3.	V2T	#331	Erlbacher/Kobus/Leisen/Fübrich	Adrenalin Motorsport-BMW 330i	+1 Runde
Klasse SP-X		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	SP-X	#25	Farnbacher/Turner/Scheerbarth/Ellis	Space Drive Racing-Mercedes AMG GT3	24:03.10,648 h
2.	SP-X	#704	Mutsch/Fernandez-Laser/Mailleux/Westbrook	Glickenhaus Racing-SCG004C	+1 Runde
Klasse V4		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	V4	#151	Huber/Sagmeister/Quante/Frisse	BMW E90 325i	24:06.20,540 h
2.	V4	#153	Gresek/Gresek/Gusenbauer/Gusenbauer	TM Racing-BMW E90 325i	+1 Runde
3.	V4	#152	Lange/Lott/Meixner	BMW E90 325i	+2 Runden
Klasse V6		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	V6	#132	Kaufmann/Smyrlis/Weber/Fielenbach	Mathol Racing-Porsche Cayman S	24:02.50,107 h
2.	V6	#131	Büllesbach/Rühl/Heinrich/Ziels	Adrenalin-Porsche Cayman S	+1 Runde
3.	V6	#133	Lamadrid/Lamadrid/Girardo/Abrill	Porsche Cayman S	+4 Runden
Klasse Cup X		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	Cup X	#114	Kofler/Stuck/Stuck	True Racing-KTM X-Bow GTX	24:00.45,692 h
2.	Cup X	#115	Schmidtmann/Hammel/Breuer/Heinemann	KTM X-Bow GTX	+1 Runde
3.	Cup X	#111	Griesemann/Rönnefahrt/Volte/Sandtlert	Teichmann-KTM X-Bow GTX	+3 Runden
Klasse AT		**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1.	AT	#320	Smudo/Kauffman/Kiefer	Four Motors-Porsche 911 GT3 Cup	24:06.18,405 h
2.	AT	#420	Hermann/Bollerslev/Beckwermert/Vinke	Four Motors-Porsche Cayman GT4 CS	+8.58,965 min
3.	AT	#13	Albrecht/Schall/Riebensahm/Asch	Dodge Viper CC GT3	+3 Runden


GRUPPE C

Sieg in der SP3T: Max Kruse Racing


24H

Fan-Monument für Sabine Schmitz



ADAC

Jubi-Sieg: Manthey und Raeder

Mit 121 startenden Fahrzeugen war das 24h-Rennen am Nürburgring im zweiten Jahr der Corona-Pandemie weiterhin schlecht besetzt. 99 Autos sahen die Zielflagge.


SB MEDIEN

Jubi: 75 Jahre auto motor und sport


SB MEDIEN

Nass, nasser, 24h: Wasser marsch!

Aus den Klassen: Hinter den GT3-Fahrzeugen

KTM ärgerte die Großen

Beim 24h-Rennen sind alle Augen auf die GT3-Fahrzeuge gerichtet. Doch wer gewann den Kampf um die Plätze dahinter?

Von: **Michael Bräutigam**

Je kürzer das Rennen, desto schlechter die Chancen auf ein gutes Gesamtergebnis der zweiten Reihe. Doch mit einem 21. Gesamtrang und dem gleichzeitigen Klassensieg in der „Cup X“ müssen sich Reinhard Kofler sowie Johannes und Ferdinand Stuck im KTM X-Bow GTX sicher nicht schämen. „Nächstes Jahr sollte dann aber die 1 vorne stehen“, sagt Kofler. Als bestes Fahrzeug hinter den GT3 sowie knapp dem Glickenhaus hatten sie ein fast perfektes Rennen. Nur ein kleiner Dreher im Regenchaos war zu verzeichnen. „Ich bin zwar nur 100 gefahren, aber das war trotzdem gefühlt 70 km/h zu schnell“, so Kofler.

Spannung pur bot die Klasse SP10 für GT4-Fahrzeuge, in der gleich vier der sieben Autos siegfähigen Speed hatten. Am Ende setzte sich das Team Schnitzelalm Racing auf Gesamtrang 25 gegen die harte Konkurrenz durch. Dabei fuhren Pole-Mann Marcel Marchewicz und Marek Böckmann auf ihrem „flotten Fleischkäs“ (Mercedes-AMG GT4) das verkürzte Rennen zu zweit durch, nachdem man Reinhold Renger und Tim Neuser abgemeldet hatte. „Ich mache seit 30 Jahren Motorsport, aber die letzten anderthalb Stunden waren das Spannendste, was ich je erlebt habe“, sagte Teamchef Thomas Angerer, der beim zweiten 24h-Start den zweiten Klassensieg feierte. Schlussfahrer Böckmann berichtete: „Ich wusste, dass es eng war, aber es war ein Kalkulationsspiel, weil die Abstände nicht boxenstoppbereinigt waren.“

Um den zweiten Platz der Klasse wurde es sogar noch enger: Erst in der letzten Runde holte sich Gabriele Piana (mit Michael Schrey / Michael Fischer / Stefan Landmann) im BMW M4 von Hofor Racing by Bonk Motorsport die Position vom Allied-Racing-Porsche mit Nicolaj Møller-Madsen, Joel Sturm, Luci Trefz und Dennis Fetzer. ■



BRFOTO

Nur ein kleiner Ausrutscher, sonst perfekt durchgekommen: Kofler/Stuck/Stuck wurden auf P21 „Best of the Rest“

Aus den Klassen: TCR/SP3T

Hyundai jubelte endlich

Seit 2018 versucht Hyundai, den TCR-Klassensieg beim 24h-Rennen zu holen. Nun hat es geklappt – und das sogar doppelt.

Von: **Michael Bräutigam**

So ganz perfekt lief die Vorbereitung aufs 24h-Rennen bei Hyundai nicht, denn im Quali-Rennen crashte Peter Terting nach einem Scharmützel mit Andreas Gülden bereits in der ersten Runde mit dem neuen Elantra. Konsequenz: Terting wurde vor die Tür gesetzt, und das Auto musste noch mal neu aufgebaut werden. Mit dem i30 hatte man noch ein zweites Eisen im Feuer, das beim Quali-Rennen den Sieg abstaubte.

Doch das „Backup“ brauchte man gar nicht: Der Elantra (Marc Basseng / Moritz Oestreich / Manuel Lauck) lief wie der i30 (Luca Engstler / Jean-Karl Vernay / Hendrik Still) perfekt durch, und so feierte man einen Doppelsieg in der Klasse. Auf den Gesamtplätzen 32 und 33 stellte man auch die besten Tourenwagen insgesamt. „Es lief problemlos. Vor allem, weil das Auto noch keine sechs Stunden gelaufen war“, zog Andreas Gummerer, Teamchef des Einsatzteams Target Competition, ein zufriedenes Fazit.

Marc Basseng hatte in der anfänglichen Rutschpartie dennoch einen Schreckmoment vor der Veedol-Schikane: „Ein Cayman kam mit gefühlt 150 km/h vorbeigeschossen, da hätte das Rennen auch vorbei sein können.“

> „Die Strafe war etwas schade, aber wir waren das schnellste TCR-Auto. Vor allem im Nassen hatten wir tierisch viel Grip.“
>
> SP3T-Sieger Andreas Gülden

Davon abgesehen lief das Rennen, auch fürs Schwesterauto, perfekt, sodass man sich sogar am Ende noch für ein Fotofinish positionieren konnte.

Zwei Siege für M4 GT4

Im Prestigeduell gegen die Top-Fahrzeuge der Klasse SP3T hatte man also ebenfalls die Nase vorn, dabei feierte Max Kruse Racing dort einen Doppelsieg und fiel erst nach einer nachträglich verhängten Zeitstrafe hinter die Hyundai auf Gesamtrang 36 zurück.

Andreas Gülden, der sich den mit Falken-Reifen besohlten Sieger-Golf GTI TCR mit Benjamin Leuchter, Nick Hancke und sport-auto-Kollege Christian Gebhardt teilte, war dennoch glücklich: „Die Strafe war etwas schade, aber wir waren das schnellste TCR-Auto. Vor allem im Nassen hatten wir tierisch viel Grip.“ ■

Aus den Klassen: Produktionswagen

Gelb-grüne Sieger

Wer am Nürburgring von V-Klassen spricht, der meint keine Mercedes-Transporter, sondern die sehr seriennahen Produktionswagen. Insgesamt 18 Autos in fünf Klassen standen 2021 am Start.

Von: **Michael Bräutigam**


BRFOTO

Pole, Sieg und schnellste Runde: FK Performance siegte in der V2T

Mit neun Autos stellte die immer beliebtere Klasse V2T (Zweiliter-Turbomotoren) die größte Abteilung und bot auch die größte Spannung. Denn so souverän, wie es für die Klassensieger Moritz Oberheim, Christian Konnerth, Miklas Born und Ranko Mijatovic (FK Performance/BMW 330i) auf dem Papier aussah, war es am Ende dann doch nicht.

„Eigentlich hatten wir keine Probleme. Das einzig Blöde war, dass wir durch den Abbruch unseren Vorsprung von fast einer Runde nicht behalten konnten“, sagte der Schweizer Mijatovic, der bei seinem ersten 24h-Start gleich siegte. Oberheim als Schlussfahrer fuhr noch die schnellste Runde und hielt dabei den Adrenalin-BMW von Christopher Rink, Danny Brink, Philipp Stahlschmidt und Daniel Zils in Schach, sodass man mit 25 Sekunden Vorsprung gewann. Als Sahnehäubchen wurde man auf dem 51. Gesamtrang auch das insgesamt beste V-Auto.

In der eigentlich schnellsten Produktionswagenklasse V6 setzten sich die Nordschleife-Spezialisten Wolfgang Weber, Alex Fielenbach, Wolfgang Kaufmann und Ioannis Smyrlis im Porsche Cayman S von Mathol Racing nach einem Duell mit dem Adrenalin-Porsche durch. Sie belegten letztlich den 56. Gesamtrang. ■

Rahmenprogramm: 24h Classic

Favoritensterben

Wetterkapriolen sorgten auch beim Classic-Rennen im Vorfeld der 24h für eine Unterbrechung. Am Ende siegten Ingo Pütz und Christoph Breuer mit einem Porsche 911 RSR.

Von: **Michael Bräutigam**

Nur Platz 17 und über eine Minute Rückstand auf Pole-Mann Ralf Schall im Mercedes-Benz 190E Evo – so richtige Siegambitionen hatten Pütz und Breuer wohl nach dem Zeittraining nicht. Doch das verrückte Wetter warf so einige Favoriten aus der Bahn. Die anfangs lange Führenden Marc und Dennis Busch (Porsche) dagegen wurden aus dem Rennen gefischt, weil ihr RSR ein (!) dB zu laut war.

Als der große Regen eintraf, war das Chaos perfekt. Selbst Vorjahressieger Andy Gülden, seines Zeichens Chefinstruktor am Nürburgring, feuerte den gemeinsam mit Heiko Hammel pilotierten RSR in die Reifenstapel. Klare Sache: Rennunterbrechung.

Beim Restart wechselten Pütz und Breuer auf Regenreifen und lagen damit trotz abtrocknender Strecke goldrichtig. Zwar fuhr man als Zweiter ins Ziel, die vermeintlich siegreichen Ivan Jacoma/Ivan Reggiani (Porsche) standen jedoch zu kurz beim Pflichtboxenstopp und wurden zurückversetzt. Fast noch sensationeller als der Sieg von Youngtimer-Neuling Pütz und dem deutlich erfahreneren Breuer war Platz 2 für den Opel Kadett von Nico Verdonck und Chris Esser, der vom 27. Startplatz aus nur 3,7 Sekunden hinter dem Sieger-Porsche die Ziellinie kreuzte. Olaf Manthey sowie Peter und Jürgen Schumann (BMW 635 CSi) holten P3. ■



BRFOTO

Vom 17. Startplatz zum Classic-Sieg durchgekämpft: Pütz/Breuer

24H-NACHRICHTEN

CUP3: ENGSTES FINISH
Mit zehn Startern war die Klasse Cup 3 (Porsche Cayman GT4 Trophy by Manthey-Racing) die zweitgrößte nach der Topklasse SP9. Viele top besetzte Autos sorgten dafür, dass es auch die – abgesehen vom gestellten TCR-Fotofinish – engste Sieg-Entscheidung gab. Gerade einmal 6,5 Sekunden trennten die Sieger von G-Tech Competition (Fabio Grosse/Ben Bünnagel/Max Kronberg) und die Zweitplatzierten Mühlner Motorsport (Oskar Sandberg/Thorsten Jung/Michael Rebhahn/Marcel Hoppe). „Es sind so viele Tage und Wochen in die Vorbereitung gegangen, da ist man sehr stolz“, freute sich Schlussfahrer und Teammanager Fabio Grosse nach seinem bereits vierten 24h-Klassensieg.

SP3: DREIMAL TOYOTA
Diese Anreise hat sich gelohnt: Wie im Vorjahr sicherte sich der Toyota Corolla Altis des Toyota Gazoo Racing Thailand (Grant Supaphongs/Hong Chen Jian/Naoki Kawamura) den Klassensieg bei den Saugmotoren bis zwei Liter Hubraum. Komplettiert wurde der Toyota-Erfolg mit P2 für den GT86 des belgischen Pit-Lane-Teams und dem zweiten Thai-Corolla auf P3. Der Dacia Logan als ein Publikumsliebling kämpfte sich wacker auf P4 ins Ziel. Der Opel Manta als zweiter Fan-Favorit fiel nach einer Kollision vorzeitig aus.

AT: SMUDO SCHLÄGT ZU
Eigentlich stand der gute Zweck im Vordergrund, doch den Sieg hätte man trotzdem gerne gehabt: So gab die „White Angel“-Viper in der Klasse für Alternative Treibstoffe lange das Tempo vor, am Ende aber musste man sich nach Problemen mit P3 zufrieden geben. Freuen durfte sich Rapper Smudo: Er gewann gemeinsam mit Thomas Kiefer und Charles Kauffman im E20-betankten Porsche 911 GT3 Cup die Klasse vor den Teamkollegen im Cayman.

24h-Rennen Nürburgring: Der Auftritt der Motor Presse Stuttgart

Über Siege und über Pech

Die Motor Presse Stuttgart unterstützt seit zwei Jahrzehnten das 24h-Rennen auf dem Nürburgring. Das war auch bei der 49. Ausgabe so: Unsere Schwesterzeitschrift auto motor und sport feierte ihr 75-jähriges Jubiläum mit einer speziellen Nennung. Und sport auto-Redakteur Christian Gebhardt fuhr mit einem TCR-VW Golf sogar zum Klassensieg!

Von: **Marcus Schurig**



SB-MEDIEN

Der KTM X-Bow GTX von auto motor und sport kam auf Platz 72 ins Ziel

Spezielle Jubiläen müssen natürlich speziell gefeiert werden. auto motor und sport verbündete sich zum 75. Geburtstag mit KTM und brachte einen X-Bow mit sehr hübscher Geburtstags-Livery an den Start.

Der von True Racing eingesetzte KTM X-Bow GTX aus der Cup-X-Klasse (die übrigens mit sieben Startern glänzte!) war aber nicht nur hübsch, sondern auch schnell: Startfahrer Christian Menzel zeigte zu Rennbeginn und in der Folge bei nassen Bedingungen das Potenzial auf, führte die Klasse phasenweise an und preschte bis auf Position 23 nach vorne. Das machte bei den Teamkollegen Markus Oestreich, Jens Dralle und Tim Schrick natürlich Appetit auf mehr.

Allein, es hat nicht sollen sein: Oestreich hatte in seiner ersten Runde auf Slicks bei noch feuchten Mischverhältnissen einen Ausrutscher zu verzeichnen. Die Reparatur kostete ordentlich Zeit, doch obendrein ging beim Zusammenbau der beschädigten Frontpartie auch noch der Feuerlöscher hoch, was zu einer längeren Putzeinlage führte. Danach konnte sich das Quartett einen Platz auf dem Klassenpodium natürlich abschminken. Am Ende belegte man Rang 6 in der Cup-X-Klasse.

Christian Gebhardt von sport auto hatte da deutlich mehr Glück: Er belegte zusammen mit den Teamkollegen Benjamin Leuchter, Andreas Gülden und Nick Hancke im VW Golf GTI TCR des Teams Max Kruse Racing in der SP3T-Klasse den ersten Rang – dabei schlug man immerhin vier Klassenkonkurrenten in die Flucht.

Das Glücksgefühl wurde sogar noch gesteigert: Mit Platz 36 im Gesamtklassement stieß man weit ins Vorderfeld vor. Nur die beiden ebenfalls frontgetriebenen Werks-Hyundai Elantra TCR aus der TCR-Klasse landeten noch vor dem TCR-Golf von Kollege Gebhardt. „Das ist natürlich ein fantastisches Endresultat“, so Gebhardt. „Im Ziel lagen wir sogar vor den Werks-Hyundai, allerdings haben wir nachträglich eine Zeitstrafe für einen Fehler bei der Boxenstopp-Mindeststandzeit erhalten.“ ■

Ferrari: Hypercar mit AF Corse als Topteam

Am Montag dieser Woche hat Ferrari seinen Teampartner für den Einsatz des neuen Hypercars (LMH) in der Sportwagen-WM und in Le Mans bekannt gegeben: AF Corse hat als langjähriger Partner im GT-Sport den Zuschlag erhalten.

Das AF-Corse-Team wird in Zukunft unter dem Banner „Ferrari – AF Corse“ die italienische Kultmarke im Sportwagensport vertreten. AF Corse setzt seit dem Jahr 2006 in offizieller und inoffizieller Mission die GT-Ferrari für die Rennabteilung ein, zum Beispiel in der alten FIA-GT-Meisterschaft oder heute in der Sportwagen-WM (WEC). Seit dem Start der Zusammenarbeit hat AF Corse unglaublich viele Rennen und vor allem Meistertitel gewonnen. Allein in der Sportwagen-WM konnte das AF-Corse-Team in den Klassen GTE-Pro und GTE-Am seit 2012 sechs Team- und Fahrertitel sowie noch einmal fünf Hersteller-Meisterschaften einfahren. Die Qualität und die Loyalität wurde jetzt mit dem Werksdeal für die neue Hypercar-Topklasse belohnt, wo es bekanntlich um Gesamtsiege geht – und nicht mehr nur um Klassensiege.

GT-Sportchef Antonello Coletta sagte: „Ferrari und AF Corse eint ein ganz spezielles Verhältnis. Wir teilen die gleichen Werte und die gleichen Ziele. Und weil wir damit gemeinsam im GT-Sport schon bisher so extrem erfolgreich waren, haben wir die langfristige Kooperation auf die neue Topklasse Hypercar (LMH) ausgedehnt. Wir freuen uns auf diese neue Ära!“ ■ MCS

24h Nürburgring: Stabilität bis 2028

Am Rande des 24h-Rennens verlängerte der Ausrichter ADAC Nordrhein seinen Vertrag mit der Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG vorzeitig um weitere fünf Jahre bis 2028. Das garantiert Stabilität und Planungssicherheit.

Mirco Hansen, von ADAC-Seite der Organisationsleiter für das 24h-Rennen, war natürlich erfreut über die Perspektiven: „Die Verlängerung des Vertrages ist eine tolle Nachricht für alle Fans der Nordschleife. Wir haben gerade in den beiden Corona-Jahren gesehen, wie wichtig dieses Mega-Event für die ganze Region ist. Deswegen sind wir froh, nun bis 2028 planen zu können. Das gibt allen Beteiligten – Teams, Fahrern und den Partnern des größten Autorennens der Welt – langfristige Sicherheit.”

Im Rahmen der Vertragsverlängerung wurde auch bekannt gegeben, dass die nächsten beiden Ausgaben des 24h-Rennens wieder im Mai stattfinden werden, und nicht wie zuvor kommuniziert im Juni.

Die Planungssicherheit bedeutet aber auch viel Arbeit: Der Event muss nach zwei Corona-Jahren neu aufgebaut werden. Das Teilnehmerfeld ist viel zu klein für den betriebenen Aufwand, die Fans müssen mit einem attraktiven Starterfeld wieder an die Strecke zurückgelockt werden, wobei der Termin im Mai sicher nicht als Verbesserung zu werten ist (siehe auch Editorial Seite 3). Dazu muss das Reglement gestrafft werden, um den Sport für die Zuschauer transparenter zu machen. ■ MCS

Der Untergang

Wie in Portugal hatte Hyundai beste Chancen auf einen Dreifachsieg, und wie in Portugal jubelte man am Ende bei Toyota. Schon vor der Saisonhalbzeit könnte der fünfte WM-Lauf im Titelkampf eine Vorentscheidung bedeuten.

Von: **Markus Stier**

Es wird auch wieder bessere Zeiten geben, ist sich Thierry Neuville sicher, und die Wahrscheinlichkeitsrechnung legt nahe, dass der Belgier recht behalten wird. Die Frage, die sich nach dem italienischen WM-Lauf stellt, ist aber: Werden diese Zeiten noch 2021 anbrechen. 49 Punkte Rückstand auf Toyota in der Marken-WM sind ein gewaltiger Rückstand nach nur fünf Läufen.

Thierry Neuville braucht bei 29 Punkten Rückstand möglichst einen Totalausfall von Weltmeister Sébastien Ogier, um noch am WM-Pokal schnuppern zu dürfen, Ott Tänak ist als Vierter schon weit abgeschlagen. Er kann nur wenig dafür. Der Champion von 2019 schwört, er habe sich bei seinem Aufhängungsbruch in Portugal nichts zuschulden kommen lassen, in Sardinien konnte im Fernsehen jeder sehen, dass er kaum eine Chance hatte, dem dicken Steinbrocken auf der Ideallinie jener schnellen Links auszuweichen, den irgendein Allrader vor ihm aus dem Straßenbett gerissen hatte.

Trotzdem will Tänak seinen i20 nicht von aller Schuld für die Tabellenmisere freisprechen: „Wir haben ein sehr schnelles Auto, wir müssen es jetzt nur zuverlässig bekommen.“ Das Fahrwerk des Hyundai zur Achillesferse zu erklären, wäre eine dramatische Übertreibung. Teamchef Andrea Adamo schwört, die verbauten Komponenten seien schon seit Langem im Einsatz, ohne Grund zur Klage zu geben. In der Vergangenheit waren es immer die Autos in Bleu, die auf grobem Geläuf Vorteile hatten, aber Neuville warnte schon vor der ersten Schotter-Rallye dieses Jahres: „Toyota hat aufgeholt. Die waren letztes Jahr in der Türkei sehr stark.“

Steine, groß wie Helme

Den Beweis trat in Sardinien Takamoto Katsuta an. Zwei Jahre lang war der Yaris für seine gegen Schläge empfindliche Lichtmaschine berühmt, dieses Mal überritt der Japaner im vierten Gang einen mächtigen Felsbrocken, der mitten auf der Fahrbahn lag. „Das Ding war so groß wie mein Helm“, sagte er sichtlich beeindruckt. Der Aufprall war so heftig, dass es den Vorderwagen in die Luft hob. Im Unterboden des Yaris klaffte ein böses Loch, aber die Technik versah weiter ihren Dienst. Katsuta egalisierte mit Rang 4 sein bisher bestes Ergebnis von vor zwei Wochen in Portugal.



> Ott Tänak muss nach dem zweiten Ausfall auf gleich zwei Nullnummern von Ogier hoffen. Aber 57 Punkte Rückstand hat in der WM-Geschichte noch keiner aufgeholt.

Ohne die gute Leistung von Nippons Hoffnung schmälern zu wollen, Katsuta konnte es sich leisten, bei der abschließenden Powerstage über eine halbe Minute zu verbummeln, weil hinter ihm außer den über 100 PS schwächeren WRC2-Vorderen keiner mehr kam. Außer Neuvil-


Sordo hatte die beste Ausgangslage, Tänak führte, aber am Ende blieb Hyundai nur ein mickriger dritter Rang

ROESELER

le und Katsutas Teamkollegen Ogier und Evans waren alle zwischenzeitlich ausgefallen. Toyota indes hatte bei vier Autos nur einen Verlust zu beklagen: Kalle Rovanperä rollte schon auf WP4 mit polterndem Vorderrad aus. Teamchef Jari-Matti Latvala bestritt allerdings, dass es sich um den gleichen Defekt handelte wie den geheimnisvollen Ausfall in Portugal.

Lassen wir bei Hyundai mal das B-Team mit Pierre-Yves Loubet beiseite und vergessen den Schmorbrand und das durchfallende Bremspedal beim Korsen, die Marken-Weltmeister standen sich wieder mal selbst im Weg. In Erwartung einer dank neuen Prüfungen härteren Rallye Sardinien als gewohnt, baute man nagelneue Dämpfer ein, die eigens für den kommenden Lauf in Kenia entwickelt wurden. „Ich spüre keinen Halt. Ich habe kein Vertrauen“, klagte Neuville. Es fehlte an Traktion, sonst die große Stärke des i20. Neuville ließ das Auto zur Halbzeit zurückbauen, aber da war der Zug vorn längst abgefahren.

Der auf Rang 3 liegende Belgier kämpfte, versuchte den nur knapp neun Sekunden vor ihm liegenden Elfyn Evans unter Druck zu setzen, fiel aber bis zum Ende der zweiten Etappe auf rund 22 Sekunden zurück. Am Sonntagmorgen briet ihm der Waliser gleich zum Einstand elf Sekunden über, um Neuville jeden Zahn von einem späten Konter zu ziehen. Dabei versuchte Hyundais einzig verbliebener Mann im Vorderfeld gar keine Attacke: „Ich habe es ja ein paar Mal versucht, aber dieses Wochenende hatten wir den Speed nicht“, gestand er. Am Samstagabend befahl Teamchef Adamo: „Er soll das Auto heimbringen.“

Der drittplatzierte Neuville war sein letztes Eisen im Feuer, denn Dani Sordo, freitags irritiert vom Verschleiß der Pirelli-Reifen, samstags durch ein Missverständnis beim Aufschrieb aus dem Rhythmus gekommen, schwächelte. Mit einem verschluckten Motor nach einer zu hurtig angegangenen Wasserdurchfahrt erlitt er weiteren Zeitverlust. Der Spanier war nie in der Lage, den im Vorjahr noch erfolgreichen Standardplan, das Feld freitags dank gutem Startplatz aufzurollen und dann den Vorsprung zu verteidigen, umzusetzen. Andrea Adamo klagte: „Normalerweise bringt Dani die Punkte heim, aber mit Druck kann er nicht immer umgehen.“ Auf WP14 brachte Sordo ein plötzliches Untersteuern aus dem Tritt, er attestierte einen Plattfuß, den es nicht gab. Anders der Fels in der Böschung eine Prüfung später, der das zu weit neben der Strecke hängende Heck aushebelte. Nach Überschlag ausgeschieden, hatte das Team Glück, dass der Käfig heil war. Sordo war als 14. im Ziel gar Bester der Ausgeschiedenen, und wegen des gnädigen Punktesystems, das nicht in der Marken-WM eingeschriebene Teams eliminiert, kassierte Hyundai immerhin noch zwölf Punkte.

Cooles Toyota-Duo

Es war nicht nur Hyundais Schwäche, die das Pendel in Richtung Toyota ausschlagen ließ, sondern die Stärke des Gegners. Auch Elfyn Evans kämpfte anfangs mit der Abstimmung, sortierte aber das Problem geduldig und ohne Nervosität aus und gab in der zweiten Halbzeit richtig Gas. Ein Schreckmoment bot nur ein Wasserloch auf der letzten Prüfung. Auf drei Töpfen hustend kam der Yaris zum Stehen, nach 18 Sekunden lief der Motor aber wieder rund. Evans behielt die Ruhe, er hatte 38 Sekunden Polster auf Neuville. Nur Teamchef Latvala sackte auf seinem Stuhl zusammen: „Mir ist fast das Herz stehen geblieben.“

Und dann ist da noch Ogier, der abermals betonte, keine Ambitionen auf einen neunten Titel zu haben, aber auf dem Weg zum achten ist der Franzose immer noch der Maßstab. Er profitierte von der Charakteristik der neuen, dem Umzug nach Olbia geschuldeten Prüfungen am Freitag. Wer nicht aus dem Stand ein Auto bewegte, das ihm blind in jedem Manöver folgte, bezahlte.

Ogier hatte im Test eine passende Abstimmung gefunden und mit Beifahrer Julien Ingrassia einen noch akribischeren Aufschrieb angefertigt: „Die neuen Prüfungen sind für alle unbekannt, da kannst du einen Unterschied machen.“ Das Problem für die weniger gut Sortierten: Die Pisten waren so eng, dass jeder Fehler umgehend mit Teilabrissen am Auto bestraft worden wäre. Die Methode, über den Kampf zum Spiel zu finden, verbot sich mangels Platz. Statt wie erwartet mit einer Minute Zeitverlust durchgereicht zu werden, lag Ogier am Ende des Freitags mit nur rund einer halben Minute Rückstand auf Rang 3. Durch Evans anfängliche Vorsicht und Tänaks Ausfall spülte es ihn nach vorn, wo er sich bis zum Schluss souverän festbiss. „Eigentlich dachte ich, wir könnten gleich zu Hause bleiben. Nirgendwo spielt das Straßenfegen eine so große Rolle wie hier“, sagte der erstaunte Sieger.

„Was soll ich denn da erst sagen?“, fragt Teemu Suninen. Der Finne musste bei seiner Rückkehr in M-Sports A-Team gleich zwei Tage vor den Kollegen herrodeln, weil er wie in Monte Carlo schon auf der ersten Prüfung rausgerutscht war. Der Fiesta hing so fest im Gestrüpp, dass auch einige wenige Zuschauer vor Ort das Auto nicht befreien konnten, zumal Suninen nicht mehr aktiv helfen konnte. Nach einigen Manövern vor und zurück war der Motor heiß geworden, der Gaspedalsensor verweigerte aus Sicherheitsgründen den Dienst. ▷



ROESELER

Er hatte keine Chance, aber er nutzte sie: Weltmeister Ogier



ROESELER

Top-Abstimmung, Top-Aufschrieb, Top-Leistung – Ogiers 52. WM-Sieg



ROESELER

Takamoto Katsuta egalisierte als Vierter sein gutes Portugal-Ergebnis



ROESELER



Teemu Suninen kam bis zum Ausfall gerade einmal 25 Kilometer weit



Suninen kann am Desaster nur eine Teilschuld angelastet werden. Der 27-Jährige war der Einzige im WRC-Feld, der noch nicht einen Kilometer mit den Pirelli-Schotterreifen gefahren war. Ford geht das Thema Rallye-WM noch immer halbherzig an. Schwer gebeutelt von Brexit und Corona kann sich das Team von Malcom Wilson keine zweite Testmannschaft leisten. Die doppelt belastete Erprobungstruppe ist mit der Entwicklung des 2022er-Hybridautos beschäftigt. „Wenigstens habe ich jetzt eine Ahnung, wie die Reifen funktionieren", sagte Suninen, nachdem er auf Platz 31 eingelaufen war.

Teamkollege Gus Greensmith wusste seit Portugal, woran er mit den italienischen Gummis ist, aber auch der Engländer litt an der Zeit- und Budgetknappheit seines Arbeitgebers. Mangels Vorbereitungstest auf Sardinien mit dem Portugal-Setup gestartet, konstatierte er schnell: „Viel zu weich." Der Mann aus Manchester tat sich zudem mit Aushilfsbeifahrer Stuart Loudon – kurzfristig für Chris Patterson eingesprungen – wieder mal mit dem Aufschrieb schwer.

Desaster für M-Sport

Das Hauptproblem für den 24-Jährigen aber war die Technik. Bei M-Sport hat man schon 2020 keinen Hehl daraus gemacht, dass vor dem Reglementwechsel Ende 2021 statt Weiterentwicklung eher Teileaufbrauchen angesagt ist. In Sardinien suppte kurz vor dem Ende der ersten Etappe Öl aus dem Getriebe. Das Team bat den Piloten zu stoppen, um größeren Schaden zu vermeiden. Mit zehn Strafminuten war das Wochenende gelaufen, aber noch nicht der Leidensweg: Zur Halbzeit streikte die Elektrik. Teamchef Richard Millener beschwor einen Satz, den US-Politiker in der Trump-Ära oft strapazierten: „Wir sind besser als das", und wie in Amerika muss man sich in Cumbria eingestehen: im Moment nicht. Selbst am kurzen Sonntag muckte der Ford. Greensmith rutschte am Morgen innerhalb weniger Kilometer zweimal halb von der Strecke und verteidigte seine mangelnde Konzentration: „Da leuchtete schon wieder eine Warnlampe." Millener kleinlaut: „Wir müssen uns bei Gus entschuldigen. Der gibt hier sein Bestes."

Immer mehr kommen Zweifel auf, dass dies auch für die Reifenlieferanten gilt. Schon auf der noch halbwegs kühlen dritten Prüfung hing an Kalle Rovanperäs Toyota links vorn die Lauffläche in Fetzen, bei den Teamkollegen Elfyn Evans und Takamoto Katsuta passierte Gleiches auf Prüfung 8. Dani Sordo, in Portugal schon mit zwei delaminierten Gummis eingebremst, stöhnte schon nach WP 3: „Schon wieder", und schwor eindringlich: „Ich habe echt nichts Verrücktes gemacht."

Der Spanier war durch das Thema schon vor seinem Fahrfehler mittelschwer verunsichert. „Wenn ich frei fahren könnte,



> Weil Chris Patterson aus persönlichen Gründen kurzfristig verhindert war, trat M-Sport-Fahrer Gus Greensmith bei der fünften WM-Rallye bereits mit dem dritten Beifahrer an.

dann stimmten auch die Zeiten, aber so muss ich ständig an die Reifen denken."

Auch die Teamkollegen beklagten abgelöste Laufflächen und Reifenschäden, auch wenn Thierry Neuville einen seiner zwei Plattfüße wohl eher einem Böschungstreffer zu verdanken hatte. Ott Tänak hatte schon vor dem Start gewarnt: „Die Reifen werden in Sardinien definitiv noch mehr gefordert. Es wird



ROESELER

Thierry Neuville kämpfte, fand aber bis zum Schluss keine gute Abstimmung



ROESELER

Altreifen oder noch brauchbar? Die Pirelli-Pneus machen den Teams Sorgen





ROESELER

Latvala: Herz fast stehen geblieben



ROESELER

Adamo: „Das war ein Scheißtag“

nicht nur grob, es wird auch ziemlich heiß.“

Mit der zweiten Prognose lag der Este falsch. Leichter Regen kühlte Luft und Strecken, auch die berüchtigte Staubentwicklung, der man im Hauptquartier zeitweilig mit Startabständen von bis zu vier Minuten begegnete, war über weite Strecken kein Thema. Doch was den Untergrund betraf, sollte Tänak mehr als recht behalten. „Das ist eher ein Pfad als eine Straße“, bekannte er nach WP4. Manche Passage sah eher nach Dakar-Prüfung aus. Neuville dramatisierte: „Es gab Wahnsinns-Schläge in der Lenkung. Wenn wir nächstes Jahr ohne Schaltpaddel fahren, wird es heftige Unfälle geben.“ Entscheidend für die Reifenproblematik ist aber nicht nur der Untergrund: „Der Unterschied zwischen der weichen und der harten Mischung ist bei Pirelli deutlich größer als bei Michelin“, stellt Teemu Suninen fest.

Selbst der ewig fröhliche Pirelli-Rallye-Chef Terenzio Testoni konstatierte am Samstagmorgen: „Die weichen Reifen von gestern sind ziemlich fertig. Die kann man kaum noch verwenden.“ Das Regelwerk erlaubt aber bei den Optionsreifen nur acht Stück pro Wochenende, weshalb mancher Pilot – wie Weltmeister Ogier – schon am Freitag hie und da einen einzelnen harten Reifen aufzog, um einen weichen für die Powerstage am Sonntag beiseite zu legen. Schon zur Halbzeit waren bei den meisten Teams die weichen Pneus nur noch gebraucht zu haben.

Schon in Portugal kam bei einigen Fahrern der Wunsch auf, noch eine mittelharte Variante ins Sortiment zu schieben, bisher ohne Reaktion. Thierry Neuville warnt: „Für die Zukunft muss sich Pirelli was überlegen, vor allem für Griechenland und Kenia. Aber für die Safari ist es wohl schon zu spät.“ Der kenianische WM-Lauf steht schon Ende Juni an. Die Scouts berichten wenig überraschend: In Afrika wird es noch härter. ■

RALLYE ITALIEN (4.–6. JUNI 2021)

Fünfter von zwölf Läufen, 20 Wertungsprüfungen über 303,10 Kilometer

1.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	3:19.26,4 h
2.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+46,0 s
3.	Neuville/Wydhaege (B/B)	Hyundai i20 WRC	+1.05,2 s
4.	Katsuta/Barritt (J/GB)	Toyota Yaris WRC	+6.11,2 min
5.	Huttunen/Lukka (FIN/FIN)	Hyundai i20 Rally2	+9.31,7 min
6.	Östberg/Eriksen (N/N)	Citroën C3 Rally2	+9.39,2 min
7.	Rossel/Coria (F/F)	Citroën C3 Rally2	+10.37,7 min
8.	Lopez/Vallejo (E/E)	Skoda Fabia Rally2	+11.03,7 min
9.	Solans/Sanjuan (E/E)	Citroën C3 Rally2	+11.26,3 min
10.	Bulacia/Ohannesian (BOL/ARG)	Skoda Fabia Rally2	+11.34,6 min

Bestzeiten: Tänak 6, Ogier 5, Evans 4, Sordo 3, Neuville 3 (Sordo und Neuville einmal zeitgleich)



ROESELER

Toyota: 4. Saison-Sieg bei 5. Rallye

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	106 Punkte
2.	Elfyn Evans	95
3.	Thierry Neuville	77
4.	Ott Tänak	49
5.	Takamoto Katsuta	48
6.	Kalle Rovanperä	44
7.	Dani Sordo	30
8.	Craig Breen	24
9.	Gus Greensmith	22
10.	Adrien Fourmaux	20

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	231 Punkte
2.	Hyundai	182
3.	M-Sport-Ford	82
4.	Hyundai 2	28

Angriff ist die beste Verteidigung: Im Schlussspurt behielt Huttunen die Oberhand und siegte

Not siegt gegen Elend

ROESELER

Nachdem WRC2-Tabellenführer Andreas Mikkelsen früh raus war, machten Jari Huttunen und Mads Östberg den Sieg unter sich aus. In einem dramatischen Finale behielt der Hyundai-Junior die Oberhand über den WRC2-Titelverteidiger. Dessen Citroën-Markenkollege Rossel gewann die WRC3.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach vier Wertungsprüfungen haben sich die mit 36 Teams erneut breit und top besetzten Zweitliga-Reihen schon gelichtet. Unter den neun werksunterstützten WRC2-Teams ist der Kahlschlag am größten: Erst wirft Sean Johnston seinen Citroën (WP1) ins Gelände, dann folgt M-Sport-Junior Adrien Fourmaux (WP2). Zwei Prüfungen später legt Tabellenführer Andreas Mikkelsen seinen Skoda aufs Dach, und Mitfavorit Nikolay Gryazin stellt seinen VW mit defektem Wasserkühler ab (beide WP4).

Anders Citroën-Speerspitze Mads Östberg: Mit drei von vier Bestzeiten führt der Titelverteidiger nach der ersten Schleife mit 21 Sekunden Vorsprung vor Hyundai-Junior Jari Huttunen, der hier im Vorjahr den WRC3-Sieg feierte. 18 Sekunden dahinter folgt Östbergs Markenkollege Yohan Rossel als schnellster WRC3-Pilot. Noch auf der ersten Tagesetappe sind dessen direkte Konkurrenten Emil Lindholm und Kajetan Kajetanowicz (beide Skoda) weg.

Die Abstände zwischen Östberg, Huttunen und Rossel bleiben nahezu unverändert und zeugen von ähnlichen Strategien. „Ich gebe nur dort Gas, wo ich die Strecke kenne und mich wohlfühle. Ansonsten gilt es, sich in Zurückhaltung zu üben und auf das Material aufzupassen“, sagt Östberg, der auf dem Weg zum Mittagsservice am Samstag neben einem Bremsleitungsleck auch einen abgescherten Lenkbolzen reparieren muss. Wegen Verspätung tankt er eine Strafminute, wird vom Gejagten zum Jäger.

Schrauberkünste gefragt

Auch bei Huttunen sind Schrauberkünste gefragt. „Ob Dämpfer, Lenker oder Bremsen, nach jeder Prüfung lagen wir unterm Auto. Den hinteren Stabilisator haben wir an diesem Wochenende sechs Mal repariert“, berichtet der 27-jährige Finne, der mit 2,7 Sekunden Vorsprung vor Östberg in die vier finalen Sonntags-Prüfungen geht. Mit Respektabstand folgen die WRC3-Privatiers Rossel (Citroën), Pepe López (Skoda) und Jan Solans (Citroën), dahinter Mikkelsens Skoda-Teamkollege Marco Bulacia als WRC2-Dritter.

Auf der 15 Kilometer langen Prüfung am Sonntagmorgen schenkt Östberg seinem Widersacher Huttunen 7,9 Sekunden ein und zieht vorbei. Nur eine WP später handelt sich der Routinier einen schleichenden Plattfuß ein, verliert über eine halbe Minute sowie den greifbar nahen Sieg und ist bedient. Doch bevor seine diesbezüglichen Schimpftiraden von den Stewards bestraft werden (siehe Seite 30), setzt er noch mal alles auf eine Karte und verringert auf der vorletzten Prüfung den Abstand auf Huttunen auf nur noch 2,7 Sekunden. Der hält auf der abschließenden Powerstage trotz maladem Triebwerk und Fahrwerk am i20 noch mal dagegen, nimmt dem erneut mit einem Bremsleitungsleck kämpfenden Östberg 4,4 Sekunden ab – und siegt. ■



Masse und Klasse: Mit Huttunen, Östberg, Rossel, López, Solans und Bulacia auf den Gesamträngen 5 bis 10 platzierten sich auf Sardinien erstmals mehr Zweitliga-Fahrer in den Top 10 als WRC-Werkspiloten.


ROESELER

Östberg: Reifen und Nerven am Limit


ROESELER

Zweiter WRC3-Erfolg: Rossel

WRC2/WRC3 ITALIEN

1. Huttunen/Lukko (FIN/FIN) Hyundai i20 Rally2	in 3:28.58,1 h
2. Östberg/Eriksen (N/N) Citroën C3 Rally2	+ 7,3 s
3. Rossel/Coria (F/F) * Citroën C3 Rally2	+ 1.06,0 min
4. López/Vallejo (E/E) * Skoda Fabia Rally2	+ 1.32,0 min
5. Solans/Eusebio (ES/ES) * Citroën C3 Rally2	+ 1.54,6 min

* WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 5

1. Andreas Mikkelsen (N)	68 Punkte
2. Mads Östberg (N)	66 Punkte
3. Marco Bulacia (BOL)	63 Punkte

Rallye Italien

Sardinien bleibt erste Wahl

Trotz aller Bemühungen aus dem Umfeld der Rallye Monza soll der italienische WM-Lauf auch nach 2022 auf Sardinien stattfinden. Schon jetzt wird auf der Mittelmeerinsel intensiv die Werbetrommel gerührt.

Von: **Reiner Kuhn**

Während einige WM-Piloten über übermäßig harte Passagen und auch unnötig tiefe Wasserdurchfahrten klagten, scheinen derlei Parameter bei anderen prima anzukommen: Die FIA, der WM-Promoter und auch die Zuschauer freuten sich am wilden Spektakel auf der Urlaubsinsel.

Schon jetzt ist klar: Auch 2022 gastiert die WM-Elite auf Sardinien. Um beide Küstenregionen gleichermaßen einzubinden, werden die Teams ihre Servicezelte statt in Olbia dann wieder in Alghero aufschlagen. Die Städte sollen sich fortan abwechseln.

Um weitere Städte und Gemeinden von der Großveranstaltung zu überzeugen, organisierte der italienische Motorsportverband ACI unter der Federführung von Angelo Raffaele Pelillo, FIA Vizepräsident und im ACI für alternative Technologien zuständig, mit dem sardischen Tourismusverband einen besonderen Event.

Am Freitag und Samstag wurden Gäste und Lokalpolitiker, darunter die Bürgermeister von Alghero und Sassari, in einem vollelektrischen Rally2-Boliden von Manfred Stohl über eine sechs Kilometer lange Strecke durch einen Naturschutzpark chauffiert – mit bleibendem Eindruck, wie ACI-Präsident Angelo Sticchi Damiani bei einer Pressekonferenz mit FIA-Päsident Jean Todt in Olbia verriet. Einen künftigen Wechsel des WM-Laufs aufs Festland wollte er dennoch nicht ausschließen. „Es ist verfrüht, über die Zukunft zu sprechen", so Sticchi Damiani. Todt stellt mit Blick auf die künftigen Hybridautos klar: „Sardinien ist einer der schönsten und geeignetsten Orte für eine WM-Rallye. Motorsport hat aber auch die Pflicht, an die Umwelt zu denken und die Umweltverschmutzung zu reduzieren." Das wäre allerdings auch auf den Asphaltpisten rund um Monza und Bergamo nötig. ■



MADAU

Werbung im Naturschutzgebiet: Extratouren im vollelektrischen Rally2

Knallharte Steward-Entscheidung

Östberg muss für Flüche zahlen

Das gab es auch noch nie. WRC2-Titelfavorit Mads Östberg wurde wegen ausfälliger Sprache in einem Live-Interview zu einer Geldstrafe verdonnert.

Von: **Reiner Kuhn**

Zweieinhalb Tage hatte Mads Östberg nicht nur mit den Konkurrenten, sondern auch mit seinem Dienstwagen und seinen Reifen gekämpft, Rückschläge eingesteckt und viel geschraubt. Doch als er am Sonntagmorgen die gerade wieder errungene WRC2-Führung wegen eines erneuten Reifenschadens verloren hatte, platzte dem 33-jährigen Norweger beim Live-Interview am Prüfungsziel der Kragen: „Diese beschissenen Scheißreifen", ließ er seinem Frust freien Lauf und stellte mit weiteren Kraftworten klar, dass er für den erneuten Reifenschaden nichts konnte.

Nach dem Ziel brummten die FIA-Stewards unter der Leitung des ehemaligen Copiloten Timo Rautianen Östberg einen Strafzettel von 1000 Euro auf. Damit nicht genug, droht dem Routinier im Wiederholungsfall der Abzug von 25 WM-Punkten. Grundlage der Bestrafung ist Artikel 12.2.1.f des Sportkodex der FIA, der untersagt, „jegliche Wörter zu benutzen, die den Interessen und Werten des Weltverbands schaden". Die Stewards verweisen zudem auf Artikel 34.1.1, nach dem sich „Fahrer immer sportlich zu verhalten haben".

„Keine Frage, da waren einige Wörter fehl am Platz", sagt Östberg, „dafür werde ich mich auch noch schriftlich entschuldigen. Andererseits sollte etwas mehr Verständnis für so einen frustrierenden Moment drin sein. Das hätte ich bei einer Anhörung gerne erklärt. Nur gab es die gar nicht – echt schade." ■



ROESELER

Im roten Bereich: Mads Östberg

KOMMENTAR

GELASSEN BLEIBEN!

Als wäre auf den Prüfungen nicht schon genug Action, sorgen die FIA-Stewards für zusätzliches Spektakel: In der um 13.30 Uhr veröffentlichten und wie darin beschrieben 15 Minuten später per E-Mail dem Citroën-Teammanager zugestellten Entscheidung, wird Mads Östberg wegen unangebrachter Schimpfwörter in einem Live-Interview am WP-Ende zu einer Geldstrafe verdonnert – ohne zuvor den Beschuldigten oder einen Vertreter angehört zu haben. Schlimmer: Im Wiederholungsfall werden dem Norweger 25 WM-Punkte abgezogen. Das kann man gemäß den Statuten so machen, die Frage ist, ob man es sollte.

Es geht nicht um die 1000 Euro – geschenkt. Nur so nebenbei: Das Überfahren einer roten Ampel, das sich Weltmeister Ogier in Kroatien leistete, kostet bei der FIA gerade mal das Doppelte. Schon hier bietet die Steward-Entscheidung reichlich Diskussionsstoff – vor allem, wenn man diese mit der Vorbildfunktion der Aktiven begründet. Keiner sollte das besser wissen als Chef-Steward Timo Rautianen, der wie sein früherer Chauffeur Marcus Grönholm seine Gemütslage mitunter mit deutlichen Worten zusammenfasste. Kaum vorstellbar, dass ein Formel-1- oder GT-Pilot 100 Meter nach der Ziellinie den Helm abziehen und sogleich seine Eindrücke live zum Besten gibt. Es würde wohl Strafen über Strafen hageln. Also, warum den Holzhammer rausholen, statt Fingerspitzengefühl zu zeigen und trotz des längeren Hebels auch als FIA-Steward mal gelassen zu bleiben?

Eine schriftliche Verwarnung hätte es beim ersten Mal getan – gerne mit dem Hinweis auf die Vorbildfunktion eines Motorsportlers. Die haben aber auch die FIA-Funktionäre, und dazu gehört nicht zuletzt ein Stück Augenmaß.



Reiner Kuhn
Redakteur

WRC3-Gaststarter Armin Kremer

„Ordentlich geschlaucht“

Bei seinem 40. WM-Start fuhr Armin Kremer gemeinsam mit seiner Tochter Ella auf den 15. Gesamtrang.

Nach der Zieldurchfahrt sitzt Armin Kremer vor der offiziellen Corona-Station und wartet auf seinen finalen der drei obligatorischen Covid-Tests. Für den ehemaligen Deutschen, Europa- sowie Asien-Pazifik-Meister Zeit, auf seinen 40. WM-Start zurückzublicken. „Langsam spürt man das Alter“, scherzt der 52-jährige Mecklenburger. „Erst die intensive Streckenbesichtigung und dann Freitag sowie Samstag jeweils zwölf Stunden unterwegs, da ist man dann doch ordentlich geschlaucht.“

Wie vor sechs Monaten an gleicher Stelle rückte Kremer gemeinsam mit seiner Tochter Ella als Copilotin im VW Polo des österreichischen BRR Teams aus. Das Mecklenburger Vater-Tochter-Gespann fand schnell ein hohes, aber solides Reisetempo. Ein schleichender Plattfuß (WP9) kostete jedoch eine gute halbe Minute und das nötige Selbstvertrauen, um weiter anzugreifen. Mit „angezogener Handbremse“, aber fehlerfrei, ackerte sich das Duo ins Ziel und zeigte sich mit Platz 7 in der WRC3 und Gesamtrang 15 zufrieden. ■ RK



ROESELER

Harte Strecken, lange Tage: Kremer und Kremer im VW Polo vom Team BRR

AUS DEM SERVICEPARK

BEZIEHUNGSKISTEN
Nicht nur F1-Star Sebastian Vettel gibt seinem Dienstwagen einen Kosenamen, sondern auch WM-Routinier Martin Prokop. Der 38-jährige Tscheche nennt seinen WRC2-Ford Fiesta liebevoll „Fiona“. Passend dazu erhielt sein Offroad-Prototyp für die Rallye Dakar wie im gleichnamigen Film den Namen ihres liebevollen Begleiters „Shrek“.

FAMILIENBANDE
Den zweiten Podiumsplatz der Saison wird der bolivianische WRC2-Pilot Marco Bulacia kaum vergessen. Denn erstmals tobte auch der zwei Jahre jüngerer Bruder Bruno des 20-Jährigen im Skoda Fabia Rally2 über weltmeisterliche Schotterpisten. Das seit Saisonbeginn ebenfalls in Europa lebende Nachwuchstalent wurde in der nationalen Rallye hinter den favorisierten Lokalmatadoren starker Vierter.

BEOBACHTERROLLE
Eineinhalb Jahre nach seinem 104. und bisher letzten WM-Start bei der Rallye Spanien 2019 kehrte Kris Meeke zurück – nicht als Fahrer, sondern als TV-Experte für WRC+. Neben dem 41-jährigen Iren verpflichtete der Promoter zudem die australische Rallyemeisterin von 2016, Molly Taylor, die gemeinsam mit Johan Kristoffersson nach zwei Siegen die Elektroserie Extreme E anführt.

ALTMEISTER
Den in diesem Jahr nur über die acht Freitagsprüfungen ausgefahrenen Lauf zur italienischen Schotter-Meisterschaft gewann der elfmalige Landesmeister Paolo Andreucci. Der 56-jährige verwies im Skoda Fabia Tabellenführer Umberto Scandola (Hyundai, +31,8 s) und Simone Campedelli (VW Polo, +52,7 s) auf die Plätze.

REISESTRESS
Das M-Sport Team hatte es nach der Zieldurchfahrt besonders eilig: Noch am Sonntagabend enterten die Trucks mit den beiden Ford Fiesta WRC die Fähre. Nur 48 Stunden später wurden sie im heimischen Cumbria erwartet. Dann bleiben den Briten genau fünf Tage, um die beiden Chassis für die Flugreise nach Kenia vorzubereiten. ■ RK

Rallye-WM

Nach der Rallye ist vor der Rallye

Zwischen dem Doppelpack in Portugal und auf Sardinien absolvierten Toyota und Hyundai ihre Testfahrten für den bevorstehenden Überseeritt in Kenia. Kommende Woche reisen die Einsatzautos per Flugzeug nach Nairobi.

Von: **Reiner Kuhn**

Jari-Matti Latvala schaut mit gemischten Gefühlen nach vorne: „Mit der Rallye Kenia steht ein komplett neuer WM-Lauf auf dem Programm“, sagt der Toyota-Teamchef und berichtet von den Vorbereitungen: „Wir haben den ersten Schotterlauf in Portugal abgewartet und direkt danach möglichst harte Teststrecken gebucht, um mit der Fahrzeughöhe am absoluten Limit zu fahren.“ Hyundai ging ähnlich vor, ließ seine drei Werkspiloten ebenfalls in Portugal jeweils einen Tag testen. Nur M-Sport verzichtete aufgrund der knappen Ressourcen auf derlei Proberitte. „Anders als die anderen haben wir kein separates Testteam und sind zudem mit der Entwicklung des künftigen Hybridautos ausgelastet“, so M-Sport-Teamchef Richard Millener. „Einen echten Nachteil sehe ich aber nicht, schließlich sind anders als früher mittlerweile keine großen Veränderungen mehr erlaubt.“



ROESELER

Rein in die Fluten: Auch in Kenia warten auf die Teams Wasserdurchfahrten

Das liegt weniger am Format als am aktuellen technischen Reglement: So ist die Rallye Kenia 2022 mit knapp über 300 Wertungskilometern nur noch ein Drittel so lang wie die letzte Safari-Rallye vor 19 Jahren, bei der Colin McRae seinen 25. WM-Sieg feierte. Dessen speziell aufgebauter Ford Focus WRC war noch mit einem massiven Schutzbügel für das freilaufende Großwild sowie einem bis aufs Dach verlängerten Luftansaugkanal für die Flussdurchqerungen ausgestattet, beides ist laut aktuellem Reglement nicht zulässig. Bleibt also nur, das aktuellen Chassis inklusive einem vom Beifahrer zu bedienenden Klappensystem für den Ansaugtrakt auf die Wasserdurchfahrten vorzubereiten. Die Zeit drängt: Anfang nächster Woche gehen die Werkswagen aller drei Teams per Luftfracht nach Afrika. ■

Sieg mit Haken



Erster Engstler-Doppelsieg in der WTCR. Es gewann der in Augen vieler „falsche" Fahrer

Tiago Monteiro (Honda) und Jean-Karl Vernay (Hyundai) sicherten sich die Auftaktsiege am Nürburgring. Engstler Motorsport räumte beim Heimspiel groß ab, konnte sich aber doch nicht recht freuen.

Von: **Michael Bräutigam**

Ich hätte nie gedacht, dass ein Podium so wehtun kann", sagte Luca Engstler nach dem zweiten Platz im zweiten Lauf – gleichzeitig sein erster Podestplatz im Weltcup. Nachdem sein Teamkollege Vernay und er selbst sich beim Start ins „Hauptrennen" an Pole-Mann Néstor Girolami (Honda) vorbeigeschoben hatten, flüchtete das Hyundai-Duo in die Distanz. Luca schien dabei den etwas besseren Speed zu haben, aber über Funk kam früh die klare Ansage, die Positionen zu halten und das Ergebnis nicht zu gefährden. Engstler biss in den sauren Apfel, reihte sich ein und ließ den möglichen – in den Augen vieler gar sicher geglaubten – Heimsieg sausen. „Für uns ist unverständlich, warum so eine Ansage schon im ersten Rennen kommt", konnte Engstler-WTCR-Teamchef Andreas Klinge nur mit dem Kopf schütteln. „Es sieht toll aus, dass wir alle drei Wertungen anführen, aber es hat einen Beigeschmack." Nicht die Engstler-Truppe selbst hatte die Teamorder ausgegeben, sondern Hyundai Motorsport in Person des streitbaren Andrea Adamo.

Engstler schlägt BRC

Der Sportchef der koreanischen Marke hatte dem Engstler-Team 2020 das Heimspiel komplett verwehrt, weil er aufgrund fehlender Konkurrenzfähigkeit und schlechter BOP sämtliche damals eingesetzten i30 zurückzog.

BOP-Probleme hatte man diesmal wahrlich nicht. Der Elantra zeigte sich vom ersten Training an absolut in Spitzenform. Dabei sah die Engstler-Truppe durchweg besser aus als die Markenkollegen von BRC, die als Werksmannschaft sämtliche Testfahrten mit dem Elantra absolviert hatten. Beim Engstler-Team kamen die

> „Manche Fahrer lernen einfach nie, dass nicht zwei Autos zur selben Zeit am selben Platz sein können."
>
> Yann Ehrlacher

Autos erst eine Woche vor dem Saisonstart an. Vernay bekam ein neu aufgebautes Testauto mit zwei Tagen Laufzeit, Luca Engstler ein ganz neues Fahrzeug.

Vernay und Engstler hatten im Qualifying Pole-Potenzial, mussten sich aber den anderen Lokalmatadoren von Münnich Motorsport geschlagen geben: Girolami holte wie 2021 die Pole vor Vernay, dahinter klassierte sich Esteban Guerrieri knapp vor Engstler.

Am Start zum entsprechenden Rennen war Guerrieri gar nicht mit dabei. Eine bis Redaktionsschluss noch ungeklärte Elektronik-Spinnerei im Bereich des Getriebes ließ den Argentinier nicht in die Einführungsrunde starten, und so musste er aus der Box dem Feld hinterhereilen. Profitieren konnte er dabei von einer Massenkarambolage kurz nach dem Start, die gleich eine Handvoll Fahrer aus dem Rennen riss. So gab es noch ein paar Trostpunkte für Guerrieri. Girolami musste wie erwähnt am Start die Hyundai ziehen lassen und konnte den Speed nicht mitgehen.

Honda geschlossen stark

„Sie waren schneller als im Qualifying, da haben sie wohl über Nacht noch was gefunden", äußerte Girolami mit einem Gesichtsausdruck, aus dem eine Mischung aus Ratlosigkeit und Sarkasmus abzulesen war.

Trotzdem war die Münnich-Truppe in Feierlaune. Nicht nur wegen Girolamis drittem Platz und Attila Tassis P4 nach Aufholjagd vom 13. (!) Startplatz, sondern auch, weil Tiago Monteiro im ersten Lauf mit Reversed Grid seinen ersten Sieg für die sächsische Truppe einfahren konnte. Der Lohn: Weil scheinbar auch das Duo Monteiro/Tassi sich weiterentwickelt hat, liegt man hinter dem Engstler-Team auf P2 und P3 der Teamwertung. Für die

deutschen Teams wurde es also ein Auftakt nach Maß.

Während die über den Winter überarbeiteten Honda (Aero-Updates und neue Getriebeübersetzung) sowie vor allem die flammneuen Hyundai in einer eigenen Liga fuhren, musste die Konkurrenz kleinere Brötchen backen. Die Champions von Cyan Racing beklagten eine schlechte BOP. „Wir haben die geringste Leistung, hohes Gewicht und die höchste Bodenfreiheit“, sagte Titelverteidiger Yann Ehrlacher. Der wurde zudem von den Gegnern bös in die Zange genommen und konnte nur die Plätze 8 und 10 notieren lassen. „Die Fahr-Standards sind aktuell komplett bescheiden. Manche Fahrer lernen einfach nie, dass nicht zwei Autos zur selben Zeit am selben Platz sein können.“

Im ersten Lauf wäre durchaus mehr gegangen. Ehrlacher und Yvan Muller hatten sich mit den Quali-Plätzen 9 und 10 die erste Reihe im Reversed Grid gesichert. „Hätte ich Yann vorbeigelassen, hätte er vielleicht gewinnen können. Er war sicher schneller“, gab Muller zu. So gab es die besagten Kollisionen. Muller verlor die Führung zwei Mal: Erst schlüpfte Gabriele Tarquini am Ende der zweiten Runde durch, nur um sich kurz darauf zu verbremsen und ein Kuddelmuddel auszulösen. So kam Monteiro auf P2 vor und knackte Muller kurz vor Schluss auf der Döttinger Höhe.

Monteiro beendete damit eine fast zweijährige Durststrecke. Zuletzt hatte er bei seinem Heimspiel in Vila Real 2019 gewonnen, damals noch als KCMG-Fahrer. „Das war ein Rennen, in dem einfach alles funktioniert hat, was man sich vorstellt“, so Monteiro.

Neuer Audi fährt auf P6

Aus deutscher Sicht spannend war auch das durchaus Mut machende Debüt des neuen Audi RS 3 LMS – nach über 5000 Test- gab es nun also die ersten Rennkilometer. Tom Coronel verpasste im Qualifying trotz Aufhängungsdefekt um nur 0,002 Sekunden die Reversed-Pole und holte P7 im ersten Lauf. Teamkollege Nathanaël Berthon kämpfte sich in Lauf 2 sogar bis auf P6. ■



WTCR

Durststrecke beendet: Tiago Monteiro gewann erstmals seit fast zwei Jahren



WERNER

Mit viel Einsatz auf P6: Der neue Audi zeigte beim Renndebüt Potenzial

AUS DEM FAHRERLAGER

GREINER WIEDERGEWÄHLT
Wenige Tage vor dem Saisonauftakt am Nürburgring wurde Münnich-Teammanager Dominik Greiner erneut in seinem Amt als Teamvertreter in der FIA-Tourenwagen-Kommission bestätigt. Auch Comtoyou-Teammanager François Verbist als zweiter WTCR-Vertreter in dieser Kommission wurde wiedergewählt.

DOPPELTER EINSATZ
Gleich sieben der 22 WTCR-Piloten fuhren auch beim 24h-Rennen am Nürburgring mit und hatten damit eine Doppelbelastung. Namentlich stellten sich Néstor Girolami, Luca Engstler, Jean-Karl Vernay, Tiago Monteiro, Mikel Azcona, Tom Coronel und Frédéric Vervisch dem Langstrecken-Klassiker.

MIT BETON GEGEN WIND
Weil es am Nürburgring sehr stürmisch werden kann, orderte das Münnich-Team nicht weniger als 15 Betonblöcke à 500 kg, um daran die Teamzelte festzuzurren. Gebraucht wurden die Brocken letztlich nicht. Zwar zog ein Gewitter über die Eifel, doch der große Sturm blieb aus.

ABSCHIED VON THOMAS
Am Nürburgring trugen die WTCR-Fahrzeuge Aufkleber mit dem Text „Adieu Thomas“, gerichtet an Thomas Bonnecarrère – ein geschätzter französischer Kameramann, der in der WTCC/WTCR sowie u. a. auch der WEC und Formel 1 aktiv war. Er verstarb am 24. Mai im Alter von nur 49 Jahren kurz nach einem Einsatz beim Monaco-GP.

NÜRBURGRING (D), 1. RENNEN

1. von 16 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (22 gestartet, 21 gewertet)

1.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	27.18,961 min
2.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 0,514 s
3.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 0,746 s
4.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 0,945 s
5.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,410 s
6.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,941 s
7.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 3,107 s
8.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 3,779 s
9.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 3,997 s
10.	Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 5,152 s

Schnellste Runde: 9.01,919 min (Azcona)

NÜRBURGRING (D), 2. RENNEN

2. von 16 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (22 gestartet, 14 gewertet)

1.	Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	26.46,689 min
2.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 0,348 s
3.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 12,479 s
4.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 13,509 s
5.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 13,718 s
6.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 15,722 s
7.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 16,636 s
8.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 18,481 s
9.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 20,612 s
10.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 21,286 s

Schnellste Runde: 8.53,608 min (Vernay)

STAND FAHRER

1.	Vernay	39 Punkte
2.	Monteiro	33
3.	Girolami	33
4.	Muller	29

STAND TEAMS

1.	Engstler Liqui Moly	63 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	56
3.	ALL-INKL.DE Münnich	50
4.	Cyan Racing	43

STAND TROPHY

1.	Magnus	20 Punkte
2.	Coronel	19
3.	Boldizs	10

STAND JUNIOREN

1.	Engstler	55 Punkte
2.	Magnus	53
3.	Boldizs	36

Nächster Streich: Kyle Larson holte in Sonoma bereits den dritten Saisonsieg

MOTORSPORT IMAGES

Wie vom anderen Stern

Beim vierten Hendrick-Sieg in Folge dominierte erneut Kyle Larson (Chevrolet) das Geschehen und gewann sein Heimrennen am Sonoma Raceway. Selbst Roadcourse-Spezialist Chase Elliott musste sich geschlagen geben.

Von: **Michael Bräutigam**

So einfach, wie der Mann aus dem gut eine Autostunde von Sonoma entfernten Elk Grove es aussehen ließ, war das Rennen aus Larsons Sicht nicht. „Allein auf der Strecke zu bleiben ist schwer", sagte der Hendrick-Pilot. „Vor allem, wenn man beim letzten Restart zwei der Besten direkt hinter sich hat." Damit waren Roadcourse-Spezialist und Teamkollege Chase Elliott sowie der mehrfache Sonoma-Sieger Martin Truex Jr. (Toyota) gemeint, die als Einzige ansatzweise die Schlagzahl des Dominators mitgehen konnten. Larson fuhr dabei nicht nur dank seines Speeds, sondern auch des Taktik-Kalküls von Crewchief Cliff Daniels zum Sieg.

In der zweiten Stage ließ Daniels seinen Schützling bei einer Gelbphase draußen, damit er seine Track-Position nicht verliert, sodass er die zweite Stage gewinnen konnte. Das bedeutete aber auch, dass er in der Stage-Pause zur Box kommen musste, während gleich 20 andere Fahrzeuge auf der Strecke blieben.

Ein Ritt durchs Feld

Wie das oft zitierte heiße Messer durch die Butter schnitt auch Larson anschließend durchs Feld. Nur sieben Runden dauerte es, bis er vom 21. Platz wieder bis auf P2 vorgefahren war. Danach bearbeitete er den Führenden Elliott weitere fünf Runden, bis er sich vorbeischieben konnte.

Wer dachte, dass damit auch der Sieg sicher war, wunderte sich über Truex als neuen Führenden nach der Runde der letzten Boxenstopps. Ein Undercut hatte ihn knapp vor Larson gespült. Doch Larson kämpfte sich erneut vorbei und kassierte anschließend sogar noch Brad Keselowski und die Busch-Brüder, die noch nicht gestoppt hatten, vor deren letzten Service.

Zum Ende wurde es dann nochmals turbulent, gleich vier Gelbphasen würfelten das Feld durcheinander: Die erste Caution 19 Runden vor Schluss sah beinahe das gesamte Feld an der Box, Larson reihte sich als Fünfter hinter den Nicht-Stoppern ein und war bald wieder an der Spitze.

Erster Back-to-Back-Sieg

Bei den letzten drei Restarts ging es dann nur noch ums Überleben. Jedes Mal bestand Larson gegen die nachdrückenden Gegner, auch beim entscheidenden letzten Restart in der Overtime.

Mit Chase Elliott im Schlepptau feierte das Hendrick-Team einen Doppelsieg, bereits zum vierten Mal in Folge waren mindestens die Top 2 aus dem Stall von Rick Hendrick. Zum ersten Mal seit 2014 konnte die Rekord-Siegertruppe wieder viermal in Folge eines ihrer Autos in der Victory Lane sehen.

Für Larson war es der erste Back-to-Back-Sieg, also zwei Siege direkt nacheinander. „Das in der Cup Series zu schaffen, war immer ein Traum von mir", sagte der Sieger. „Ohne Training wusste keiner so recht, woran er war. Aber unser Auto lief echt gut!" Mit dem fünften Top-2-Ergebnis in Folge schließt er auch in der Tabelle immer weiter auf. ■

NASCAR CUP SERIES

Sonoma/Kalifornien (USA)
16. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Kyle Busch (USA)	Toyota
6.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
7.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
8.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Ryan Blaney (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 16 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	664 Punkte
2.	Larson (Chevrolet)	617
3.	Elliott (Chevrolet)	591
4.	Byron (Chevrolet)	564
5.	Logano (Ford)	548
6.	Truex Jr. (Toyota)	527
7.	Kyle Busch (Toyota)	520
8.	Blaney (Ford)	509
9.	Harvick (Ford)	483
10.	Keselowski (Ford)	473



NASCAR

Wein für den Sieger: Kyle Larson


Bald wird es ernst: Wächst das DTM-Feld noch?

DTM

DTM

Weiblicher Zuwachs?

Ende der kommenden Woche startet die DTM-Saison in Monza. An gleicher Stelle wurde bereits privat getestet. Derweil halten einige Diskussionen an.

Von: **Michael Bräutigam**

Einer der Streitpunkte ist bereits erledigt. Angesichts der Gefahr, dass die Vollgas-Schlacht in Monza einige Tanks vor Ende der Renndistanz austrocknen könnte, hat man diese nun für den Auftakt auf jeweils 50 Minuten plus eine Runde verkürzt. Standard sind 55 Minuten plus eine Runde.

Nach dem einen Punkt vom Tisch sind noch zwei große im Gespräch. Die Reifen sind zwar mittlerweile festgelegt – gefahren wird mit den Michelin-Slicks der mittleren Mischung S8M – doch die Reaktionen fallen gemischt aus. Während man sich auf den Pneus etwa bei AMG pudelwohl fühlt, beklagt man bei BMW bereits übermäßigen Verschleiß an der Hinterachse. Grund: Man hat nicht nur das einzige Turbo-Fahrzeug mit Frontmotor, also viel Drehmoment und wenig Gewicht auf der Hinterachse, sondern auch noch den höchsten Ladedruck, wodurch die Leistung weniger dosierbar einsetzt. Auf der härteren S9M-Mischung hätte man keine Probleme gehabt.

T3: Zweites Auto möglich

Wie sehr sich die Befürchtungen hinter den entsprechenden Äußerungen aus dem BMW-Lager bestätigen, wird sich erst beim Auftakt zeigen – für den, und damit zum letzten Punkt, noch immer nicht der Kraftstoff-Lieferant feststeht. Offenbar möchte DTM-Boss Gerhard Berger mit einem synthetischen Kraftstoff fahren, findet jedoch für 2021 wohl noch keinen Partner. Es wird wahrscheinlich darauf hinauslaufen, dass man mit handelsüblichem Shell-Sprit fährt, wie er auch bei den offiziellen Testfahrten schon zum Einsatz kam.

Um sich auf die DTM-Premiere in Monza einzustellen, nutzten einige Teams einen Trackday von Gedlich Racing, um in der vergangenen Woche im Königlichen Park zu testen. Viele Stammfahrer waren zwar durch das 24h-Rennen am Nürburgring und die Formel 1 in Baku nicht dabei, doch ein lange schwelendes Gerücht bekommt immer mehr Gewicht: In Monza fuhr die Britin Esmee Hawkey im T3-Lambo. Seit Wochen wird spekuliert, ob die Dresdner Mannschaft ein zweites Auto einsetzen könnte und sie die designierte Kandidatin dafür ist. Auf MSa-Nachfrage konnte Teamchef Jens Feucht aber noch nichts verbindlich bestätigen. ■

NACHRICHTEN

SUPERCARS: NEUE AUTOS DOCH VERSCHOBEN

Nachdem zuletzt noch darauf bestanden wurde, dass die neuen Gen3-Autos zum Saisonstart 2022 eingeführt werden, gibt es nun doch einen etwas späteren Start als bisher geplant: Wie letzte Woche bekannt gegeben wurde, debütieren die neuen Autos erst im laufenden Jahr 2022 – vermutlich nach der australischen „Winterpause".

TCR: GIROLAMI UND BURI SIEGEN IN MISANO

Bekannte Namen tauchten in der Siegerliste der TCR Italy in Misano auf: Im ersten Rennen gewann Franco Girolami (Honda), Bruder von WTCR-Pilot Néstor, den zweiten Durchgang entschied TCR-Germany-Meister Antti Buri im Target-Hyundai für sich.

TCR: START IN DÄNEMARK UND SKANDINAVIEN

Sowohl die TCR Dänemark als auch die TCR Skandinavien (STCC) hatten am Wochenende ihren jeweiligen Saisonauftakt. Beim STCC-Start in Ljungbyhed gewann Robert Dahlgren (Cupra) die ersten beiden Läufe, den dritten dann Mattias Andersson (Lynk & Co). Beim Dänemark-Auftakt am Ring Djursland war Jan Magnussen (Cupra) nicht aufzuhalten: Erst holte er sich die Pole-Position, anschließend gewann der ehemalige F1-Pilot alle drei Rennläufe.



Oranges Fest

Nicht der haushohe Favorit Fabio Quartararo gewann das MotoGP-Rennen in Barcelona, sondern der schlaue KTM-Primus Miguel Oliveira. Der Franzose hatte einen ungewöhnlichen Kampf mit seinem Reißverschluss.

Von: **Imre Paulovits**

Miguel Oliveira blieb in der Auslaufrunde stehen, ging durch die Lücke für die Streckenposten zur Tribüne und nahm eine portugiesische Flagge in Empfang. Es war wie der Beginn einer neuen Ära.

Nach einer unendlich langen Corona-Pause durften wieder Zuschauer in begrenzter Zahl an die Strecke. Unter deren Anfeuerungsrufen fuhren die Stars noch entfesselter. Und KTM ist nach einem durchwachsenen Saisonbeginn wieder zurück auf der Siegerstraße. Als der Portugiese im Parc Fermé ankam, ging das euphorische Fest mit seinem Team und den Fans auf der Haupttribüne weiter.

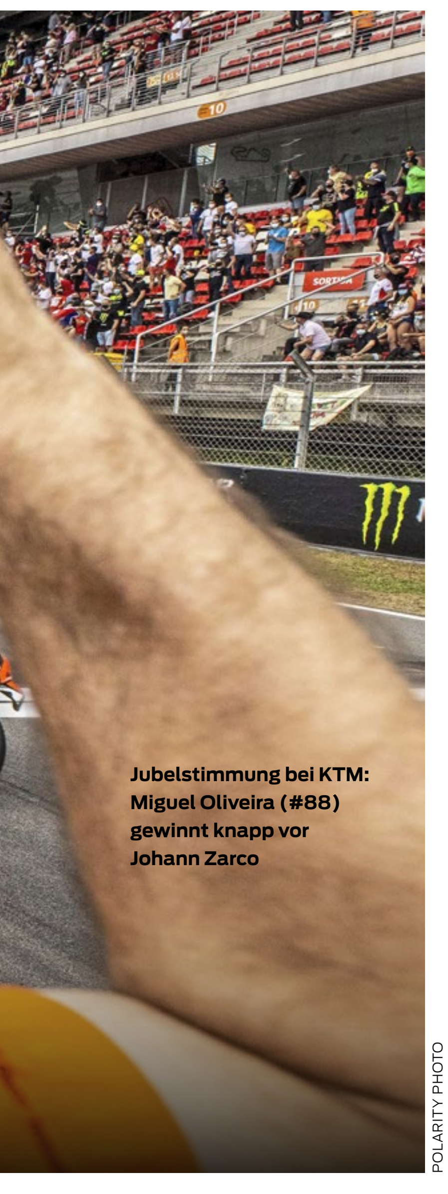
Die Show des WM-Leaders

Dabei hatte es lange Zeit so ausgesehen, als ginge die Dominanz vom WM-Leader Fabio Quartararo in Barcelona weiter. Der Yamaha-Werkspilot hatte im Vorjahr hier gewonnen. Und er ließ vom ersten Training an keinen Zweifel daran, dass der Sieg auch dieses Jahr nur über ihn gehen würde. In FP4 legte er eine schier unglaubliche Pace hin: Während die 1.40er-Barriere für alle anderen unumstößlich schien, fuhr Quartararo acht seiner 15 Runden unter dieser Marke und war in seiner schnellsten Runde über vier Zehntelsekunden schneller als der Rest der Welt. Auch Maverick Viñales hatte eine sehr schnelle Pace. Und was Franco Morbidelli mit seinem Crewchief Ramon Forcada wieder aus der zwei Jahre alten Petronas-Yamaha zauberte, ließ viele schon über ein komplettes Yamaha-Podest spekulieren. Aber die Konstanz, die Miguel Oliveira mit harten Reifen hinbekam, ließ ebenfalls aufhorchen. Auch Jack Miller mit der Werks-Ducati sowie der einzig verbliebene Suzuki-Pilot Joan Mir hatten einen schnellen Rhythmus, es war nur nicht ganz klar, wer ihn wie über die Distanz bringen würde. Riesenfreude auch in der Box von Valentino Rossi: Der 42-Jährige hatte sich nicht nur gleich für die Q2 qualifiziert, er gab seinem Team mit der siebtschnellsten Pace auch Hoffnung für das Rennen.

> „So etwas habe ich noch nicht erlebt. Der Reißverschluss meiner Kombi ist aufgegangen. Ich habe versucht, ihn zuzuziehen, aber es ging nicht! Nach dem Rennen ging es plötzlich.“
>
> Fabio Quartararo

Dann schoss Fabio Quartararo mit der neuen Yamaha-Startvorrichtung wie aus der Pistole geschossen vom Start weg. Miller konnte sich dank Ducati-Power aber bis zur ersten Kurve vor ihn setzen, Miguel Oliveira war nach einem Raketenstart gleich Dritter und eine Kurve später bereits Zweiter. Nach Fehlern von Miller und Quartararo konnte sich Oliveira gleich an die Spitze setzen.

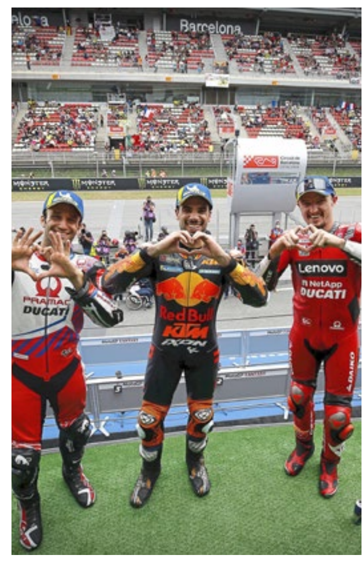
Favorit Quartararo schaffte es zwar, sich zu Rennmitte an die Spitze zu bringen, doch Oliveira überholte ihn zwei Runden später wieder auf der Geraden. Nach dem Rennen erklärte der Portugiese seine Taktik: „Die Ducati hat im fünften und sechsten Gang noch immer mehr Leistung als wir, da kann ich nur im Windschatten folgen. Aber die Yamaha auf der Geraden zu überholen, war kein Problem. In den schnellen Kurven lässt sie sich leichter umlegen als die KTM, aber ansonsten können wir ihren Kurvenspeed gehen. Das Entscheidende war, dass wir schon ab Freitag mit den harten Reifen vorne und hinten gearbeitet hatten und ich diese gut für das Rennen einteilen


Jubelstimmung bei KTM: Miguel Oliveira (#88) gewinnt knapp vor Johann Zarco

POLARITY PHOTO


MOTOGP

Keiner kam durch: Pol Espargaró, Valentino Rossi und Marc Márquez stürzten


MOTOGP

Die Sieger lieben die Zuschauer


YAMAHA

Der Kampf mit der Kombi: Quartararos (#20) Reißverschluss ging auf, er fiel zurück und kassierte zwei Zeitstrafen

konnte. So habe ich zum Schluss darauf gewartet, was Quartararo noch übrighatte."

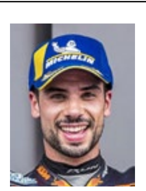
Verdammter Reißverschluss ...

Dann geschah etwas ganz Merkwürdiges: Mit einem Schlag fiel der Yamaha-Werksfahrer zurück, kramte seinen Brustprotektor aus seiner Kombi und warf ihn beiseite. Dann zog auch Johann Zarco an ihm vorbei. Es war von den Bildern der Onboard-Kamera klar zu sehen, dass die Kombi des Südfranzosen weit offen stand, auf der Geraden blähte sie sich auf wie ein Ballon. Quartararo konnte den Wechsel in der ersten schnellen Schikane nicht ausführen. Er musste in den Notausgang, von dort reihte er sich wieder vor Jack Miller ein. „Ich habe so etwas noch nicht erlebt", war der WM-Leader nach dem Rennen völlig verwirrt. „Der Reißverschluss meiner Kombi ist aufgegangen! Ich habe versucht, ihn wieder zuzuziehen, aber es ging nicht. Auch nicht, nachdem ich den Brustprotektor herausgenommen hatte. Nach dem Rennen konnte ich ihn problemlos zuziehen!"

Dass er Miller nach dem Ritt in den Notausgang nicht vorbeigelassen hatte, wurde Quartararo mit einer Drei-Sekunden-Strafe übel genommen, womit er in der Endabrechnung zunächst auf P4 zurückfiel. Nachdem die Konkurrenz einhellig auf den Regelpassus bestanden hatte, dass eine Rennkombi immer ordentlich verschlossen sein muss und ein Brustprotektor zu tragen ist, verpasste ihm die Rennleitung am Sonntagabend eine weitere Drei-Sekunden-Strafe, womit nur noch Platz 6 übrig blieb. „Die offene Kombi stellte keine Gefahr für uns dar, aber wenn Fabio gestürzt wäre, hätte das für ihn böse enden können", waren sich die drei auf dem Podest einig. Johann Zarco hatte zum Schluss die meisten Reserven, doch Oliveira war schon zu weit weg. Dennoch freute sich der Franzose über das Ergebnis: „Klar hätte ich gern gewonnen, aber diese 20 Punkte sind sehr viel wert!"

Am Montag (nach Redaktionsschluss) wurde wieder getestet. Mal sehen, wie die Kräfteverhältnisse dann in zwei Wochen auf dem Sachsenring sein werden. ■

DREI FRAGEN AN MIGUEL OLIVEIRA



HABEN SIE MIT DIESEM SIEG GERECHNET?

Ich wusste nicht genau, was hinter mir vorging. Ich hatte mir einen kleinen Vorsprung rausgefahren und bin sehr vorsichtig mit den Reifen umgegangen. Und ich habe versucht, so wenig Fehler wie möglich zu machen. Es war sicher für niemanden ein leichtes Rennen. Aber ich hatte mit dem harten Vorderreifen in den letzten acht Runden Probleme, mich überhaupt auf dem Motorrad zu halten.

SIE SIND ABER SEHR KONSTANTE RUNDENZEITEN GEFAHREN.

Zu Beginn war meine Pace so, wie wir es erwartet hatten. Wir hatten aber genauso erwartet, dass Fabio Quartararo noch schneller fahren würde. So wusste ich, dass, wenn er früh an die Spitze geht, es schwierig werden würde. Er hatte aber weniger Reserven, als wir es erwartet hatten. Und als er mich überholte, konnte ich ihm folgen und ihn zurück überholen. Am Schluss war ich froh, dass ich Johann Zarco noch hinter mir halten konnte.

WERDEN SIE NUN IMMER VORNE MITFAHREN KÖNNEN?

Ich würde gerne ja sagen, aber man kann sich nie sicher sein. Jede Strecke hat ihre Eigenheiten, und man muss immer an so vielen Details arbeiten, um überhaupt das Rennen beenden zu können. Man muss eine gute Performance finden und ein gutes Qualifying fahren, wenn man eine Chance haben will. Aber derzeit kann ich sagen, dass das Motorrad überall funktioniert.

Besser mit System

Miguel Oliveiras Sieg war kein einzelnes Highlight. Die Österreicher haben einen klaren Schritt nach vorn gemacht.

Von: **Imre Paulovits**



Brad Binder: Zunächst abgedrängt, dann Reifen nachgelassen, trotzdem P8

Die Zufriedenheit in Pit Beirers Gesicht war nicht zu verkennen. „Gleich im ersten Training am Freitag waren wir vorn dabei", strahlten seine Augen. „Mugello und Barcelona waren bisher zwei sehr schwere Strecken, und jetzt hat sich der neue Rahmen auf beiden Strecken bestätigt. Es ist schon verrückt zu sehen, wie ein paar Kleinigkeiten dem Fahrer helfen, sie einfach anders agieren können und sie von sich aus konstant schnelle Rundenzeiten rausdrücken. Ich fühle mich in der MotoGP noch immer als Newcomer, und ein MotoGP-Sieg ist für uns noch immer der absolute Wahnsinn. Bis so ein Sieg in der MotoGP über die Ziellinie gebracht ist, hat man schon unheimlich Druck. Da steckt so viel Herzblut und so viel Energie von der ganzen Firma drin, da war es das Schönste, dass wir mittlerweile etwas Lockerungen haben und Hubert Trunkenpolz und Heinz Kinigadner an meiner Seite waren, als wir diesen Sieg eingefahren haben."

Auch Teamchef Mike Leitner war völlig überwältigt. „Der Sieg zeigt, dass das gesamte KTM-MotoGP-Projekt in die richtige Richtung geht. Miguel hat während des gesamten Rennens keinen einzigen Fehler gemacht, und wir wissen, wie schwierig das gerade auf dieser Strecke hier in Barcelona ist. Ganz große Emotionen", strahlte der Österreicher.

Während Miguel Oliveira gleich von Beginn an um den Sieg kämpfte, hatte es Brad Binder deutlich schwieriger. Gleich in der zweiten Kurve der ersten Schikane drückte sich Joan Mir unter ihn, und während der Weltmeister danach auf Platz 5 weiterkämpfte, fiel Binder auf P9 zurück und fand sich dort im größten Tummelfeld wieder. „Danach habe ich gepusht und konnte wieder aufholen", so der Südafrikaner. „Ich habe versucht, die Lücke auf die Gruppe vor mir zu schließen, doch drei Runden vor Schluss war mein Hinterreifen völlig am Ende. Er ist richtiggehend von der Klippe gestürzt. Daher war nicht mehr möglich als Platz 8, obwohl das Potenzial für mehr zweifelsfrei da war." ■

KOMMENTAR

READY TO RACE. Ein Slogan, der KTM aus dem Konkurs zum weltweit größten Offroad-Hersteller gemacht hat. Doch wie die Österreicher der Welt vorführen, wie mit der richtigen Einstellung, den richtigen Leuten und dem richtigen Management Probleme in kürzester Zeit behoben werden können, verdient Hochachtung. Letztes Jahr waren sie schon einmal an der Spitze angekommen, über den Winter mussten sie aber lernen, dass in der absoluten Oberliga die Zeit so schnell voranschreitet, dass ein klitzekleiner Fehler an einer Stelle des komplexen Rahmens ausreicht, um den Anschluss zu verlieren. Auf diesem Niveau wieder die richtige Richtung zu finden, hat in den letzten Jahren die Großen dieser Welt viele Monate, wenn nicht Jahre gekostet. KTM hat es gleich beim nächstmöglichen Test lösen können. Dies verdient Respekt.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

FANS WIEDER DA

Endlich: Die Zeiten der Rennen vor leeren Tribünen, vor der Kälte und der Stille der Betonanlagen gehörten in Barcelona der Vergangenheit an. Nach strengen Sicherheitsmaßnahmen wurde in Barcelona eine limitierte Zahl von Tribünenplätzen freigegeben. Sie wurden am Renntag von 19350 Fans gefüllt, über das Wochenende waren es 32600, und sie feuerten ihre Stars lautstark an. KTM-Renndirektor Pit Beirer freute sich über dieses Erlebnis fast so wie über die Siege seiner Fahrer. „Was die Fahrer in allen drei Klassen leisten, ist der Wahnsinn, dass sie es wieder vor Zuschauern tun können, macht gleich allen mehr Spaß. In der Früh wieder Parkplätze mit Autos und Motorrädern, dazu die Fans zu sehen, das war schon wieder ein tolles Erlebnis."

LÄSSIGE RUNDE

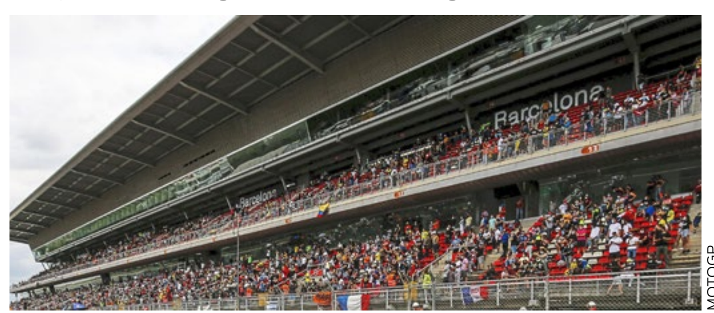
Früher hatten die Stars in der MotoGP-Siegerkonferenz meist eine gewisse Distanz zueinander. Wenn diese seit Corona räumlich auch noch einmal gewachsen ist, so ist die neue Generation von Fahrern viel direkter miteinander. Miguel Oliveira, Johann Zarco und Jack Miller witzelten so viel miteinander, dass es richtig herzerfrischend war. Eine sehr erfreuliche Entwicklung.

AUSTRALISCHE LÄSSIGKEIT

Diesmal nahm sich Marc Márquez in Q1 Jack Miller als Windschatten. Doch woran Maverick Viñales in Mugello einbrach, nahm der Ducati-Werksfahrer locker. Er war so schnell, dass der Honda-Pilot nicht mithalten konnte, und zeigte Márquez mit Daumen und Zeigefinger, was er von diesen Spielchen hält: Márquez soll ihn für den Windschatten bezahlen. „Na gut, diesmal war der Windschatten frei, aber das nächste Mal komme ich kassieren", grinste der Australier. Nutznießer war schließlich Márquez' Teamkollege Pol Espargaró, der den beiden hinterherfuhr und es im Gegensatz zu Márquez ins Q2 schaffte.

FÜR JASON

Es war rührend zu sehen, wie der Tod von Jason Dupasquier den Kollegen auch in Barcelona noch nachging. In allen Klassen zogen die Fahrer auf dem Podest ein T-Shirt des in Mugello tödlich verunglückten Schweizers über.



Zurück zur Normalität: In Barcelona durften wieder Fans auf die Tribünen

MOTOGP-ERGEBNISSE

Barcelona (E) – 6. Juni 2021 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 111,768 km über 24 Runden à 4,657 km. 21 Fahrer gestartet, 15 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 41 Grad. Schnitt des Siegers: 166,1 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	24	40.21,749 min	342,8 km/h	1.40,204 min	H/H	25
2.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	24	+0,175 s	349,5 km/h	1.39,939 min	M/M	20
3.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	24	+1,990 s	350,6 km/h	1.40,306 min	M/H	16
4.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	24	+5,325 s	343,9 km/h	1.40,228 min	M/M	13
5.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	24	+6,281 s	341,7 km/h	1.40,247 min	M/M	11
6.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	24	+7,815 s	341,7 km/h	1.40,109 min	M/H	10
7.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	24	+8,175 s	349,5 km/h	1.40,502 min	M/M	9
8.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	24	+8,378 s	347,2 km/h	1.40,406 min	H/H	8
9.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	24	+15,652 s	336,4 km/h	1.40,702 min	M/H	7
10.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	24	+19,297 s	345,0 km/h	1.40,831 min	M/M	6
11.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	+21,650 s	347,2 km/h	1.40,896 min	M/S	5
12.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	24	+22,533 s	346,1 km/h	1.41,033 min	M/M	4
13.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	24	+27,833 s	343,9 km/h	1.40,637 min	H/M	3
14.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	24	+29,075 s	348,3 km/h	1.40,926 min	M/H	2
15.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	24	+40,291 s	341,7 km/h	1.41,016 min	M/H	1
	Nicht gewertet:							
	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	16	+8 Runden	341,7 km/h	1.40,635 min	M/H	-
	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	15	+9 Runden	339,6 km/h	1.40,841 min	M/H	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	10	+14 Runden	343,9 km/h	1.40,234 min	M/S	-
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	7	+17 Runden	342,8 km/h	1.40,379 min	H/M	-
	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	5	+19 Runden	338,5 km/h	1.41,126 min	H/H	-
	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	4	+20 Runden	334,3 km/h	1.40,660 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Quartararo	1.38,853 min
2.	Miller	1.38,890 min
3.	Zarco	1.39,049 min
4.	Oliveira	1.39,099 min
5.	Morbidelli	1.39,109 min
6.	Viñales	1.39,157 min
7.	A. Espargaró	1.39,218 min
8.	Binder	1.39,343 min
9.	Bagnaia	1.39,359 min
10.	Mir	1.39,431 min
11.	Rossi	1.39,605 min
12.	P. Espargaró	1.41,791 min
13.	M. Márquez	1.39,181 min
14.	Nakagami	1.39,347 min
15.	Martín	1.39,532 min
16.	Lecuona	1.39,567 min
17.	Bastianini	1.39,590 min
18.	Petrucci	1.39,744 min
19.	Marini	1.39,942 min
20.	A. Márquez	1.40,009 min
21.	Savadori	1.40,158 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	115
2.	Zarco	101
3.	Miller	90
4.	Bagnaia	88
5.	Mir	78
6.	Viñales	75
7.	Oliveira	54
8.	A. Espargaró	44
9.	Binder	43
22.	Bradl	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	143
2.	Ducati	143
3.	KTM	83
4.	Suzuki	82
5.	Honda	52
6.	Aprilia	45

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	190
2.	Ducati Lenovo Team	178
3.	Pramac Racing	124
4.	Team Suzuki Ecstar	101
5.	Red Bull KTM Factory Racing	97
6.	LCR Honda	56
7.	Petronas Yamaha SRT	55
8.	Repsol Honda Team	52
9.	Aprilia Racing Team Gresini	48
10.	Esponsorama Racing	39

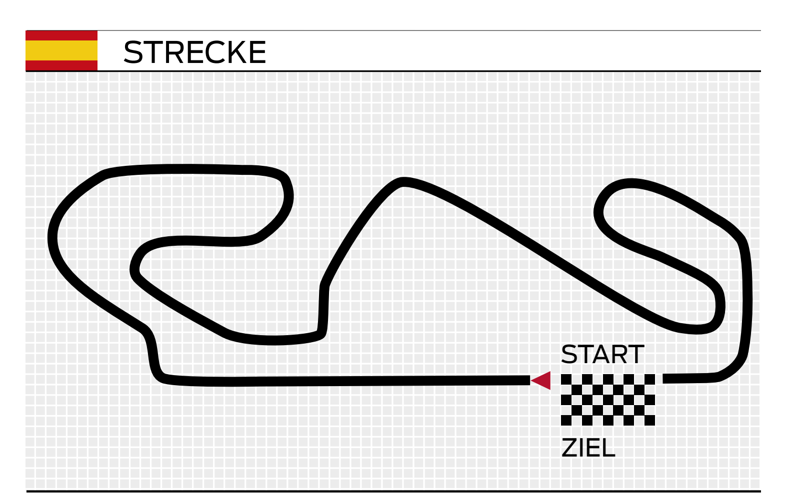
„Wir sehen, dass Quartararo immer wieder Probleme bekommen kann. Wir müssen stetig weiterarbeiten und überall das meiste aus dem Wochenende holen.“

Johann Zarco

CIRCUIT DE BARCELONA/CATALUNYA (E) 4,657 KM

Rundenrekord: **1.39,939, Johann Zarco (Ducati), 2021**
Quali-Rekord: **1.38,853, Fabio Quartararo (Yamaha), 2021**
Topspeed-Rekord: **355,2 km/h, Jack Miller (Ducati), 2021**

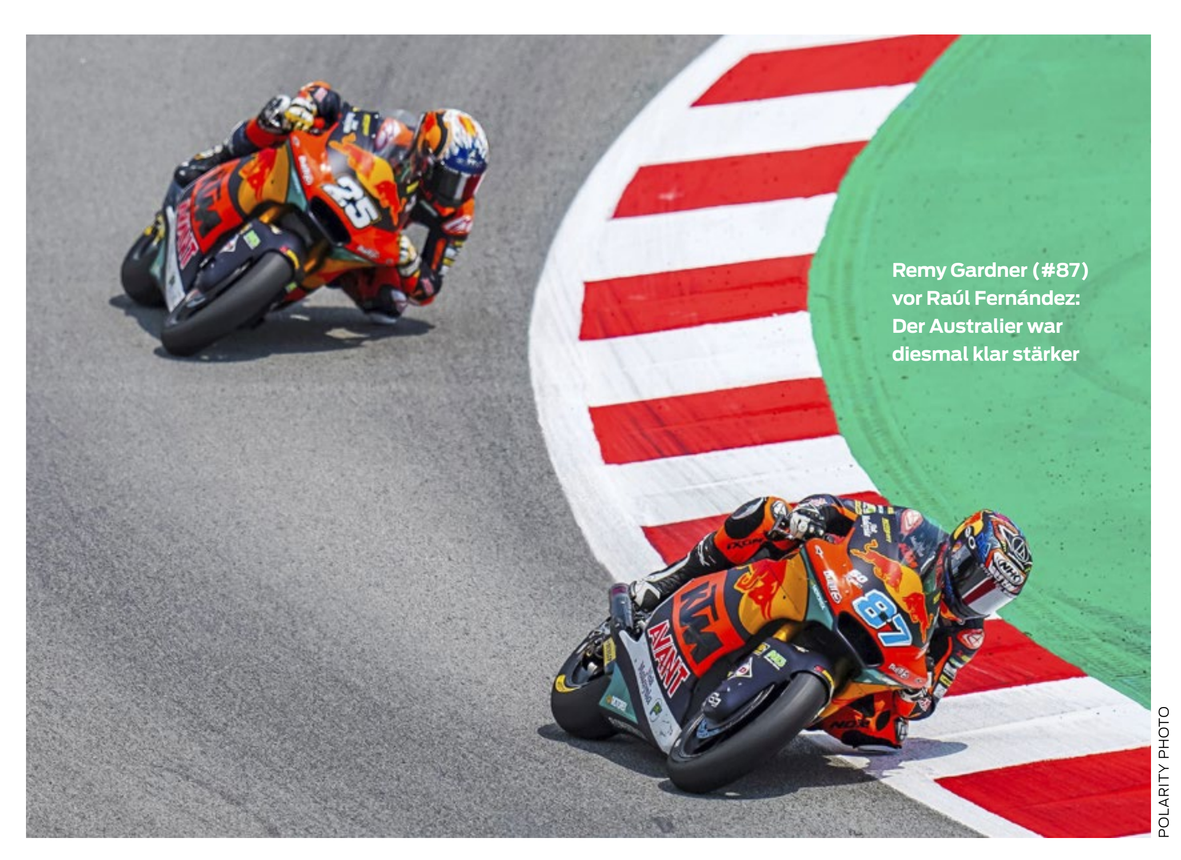
STRECKE




MOTOGP

Johann Zarco: Noch kein MotoGP-Sieg, aber in der Tabelle an Quartararo dran

Das Paarlaufen der Ajo-KTM-Pil


Remy Gardner (#87) vor Raúl Fernández: Der Australier war diesmal klar stärker

POLARITY PHOTO

Auch in Barcelona machten Remy Gardner und Raúl Fernández den Sieg untereinander aus. Marcel Schrötter hatte ein hartes Rennen, Tom Lüthi holte immerhin wieder einen Punkt.

Von: **Imre Paulovits**

Remy Gardner war schon das ganze Jahr schnell. Doch nach seiner MotoGP-Vertragsunterzeichnung mit KTM wirkte der 23-jährige Australier noch motivierter und aufgekratzter. Auch arbeitete er in Barcelona, wo er seine zweite Heimat gefunden hat, noch konzentrierter, als man es zuvor von ihm gesehen hatte. So sehr sich sein Teamkollege Raúl Fernández auch bemühte – der erfahrenere Australier war einfach noch einen Tick schneller. In der Quali nahm er ihm andert-

MotoGP

Gardner steigt auf, Binder bis 2024 KTM

Was die Spatzen schon von den Dächern gepfiffen haben, wurde in Barcelona bestätigt: Remy Gardner wird 2022 bei Tech3-KTM in der MotoGP fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Es platzte letzten Mittwoch wie eine Bombe, als verkündet wurde, dass Remy Gardner nächstes Jahr bei Tech3 in der MotoGP fahren wird. So hat der talentierte Australier, Sohn des 500er-Weltmeisters Wayne Gardner, es genau in dem Alter in die oberste Liga geschafft, in dem auch sein Vater 1983 die Bühne der Königsklasse betrat. KTM-Renndirektor Pit Beirer: „Wir denken, er hat die Reife. Und da brauchen wir nicht mehr zu warten. Welch ein besonderer Fahrer er ist, zeigt, wie er nach der Vertragsunterzeichnung auch in der Moto-2 gleich noch stärker wurde.“

Einen Tag später wurde auch die Verlängerung mit Brad Binder um drei weitere Jahre bis Ende 2024 verkündet: „Ein guter Fahrer wird in der MotoGP von Jahr zu Jahr stärker, und wir freuen uns, wenn wir diesen Weg gemeinsam gehen können.“ Miguel Oliveira hat einen Vertrag bis Ende 2022. „Auch er wird sehr frühzeitig ein Angebot für die Zukunft haben und diese auch hoffentlich weiter bei uns suchen“, so Beirer.


Remy Gardner: Traum von der Königsklasse geht bei Tech3-KTM in Erfüllung

POLARITY PHOTO

Doch wird auch Raúl Fernández in die MotoGP transferiert? „Wer die vierte MotoGP-KTM fahren wird, werden wir nicht vor der Sommerpause entscheiden“, so Beirer. „Ich hatte mit Raúl ein langes Gespräch, und er sagte, er würde gerne nächstes Jahr noch einmal Moto2 fahren. Nach Assen reden wir noch einmal in aller Ruhe. Wir haben auch noch zwei MotoGP-Fahrer an Bord, bei denen wir noch auf einen großen Schritt hoffen.“

Die Gerüchteküche brodelt, was sich sonst noch für 2022 tun wird. Valentino Rossi hat es zwar noch nicht ausgesprochen, aber alle gehen davon aus, dass er den Helm nach 26 WM-Jahren an den Nagel hängen und sich 2022 auf seine Rolle als Teamchef konzentrieren wird. Luca Marini und Marco Bezzecchi werden als Fahrerpaarung gehandelt. Gresini soll kurz vor der Vertragsunterzeichnung mit Ducati stehen, Fabio Di Giannantonio soll einer der Fahrer sein. ■

oten geht weiter

halb Zehntel ab. Und auch im Rennen setzte sich Gardner gleich an die Spitze und machte das Tempo. Doch Fernández gab nicht auf, er blieb dran und übernahm zu Rennmitte das Kommando. Gardner hatte aber mehr Reserven, und in den letzten drei Runden hatte Fernández ihm nichts mehr entgegenzusetzen.

„Remy war zum Schluss einfach stärker als ich“, gab Fernández zu. „Er hatte noch mehr übrig, aber ich bin auch über diesen zweiten Platz glücklich, es ist mein erster in der Moto2 in Spanien. Ich hoffe, dass ich für die Zukunft etwas gelernt habe und später noch mit ihm kämpfen kann, heute konnte ich es nicht.“ Gardner gab das Kompliment zurück. „Ich habe versucht, gleich am Anfang wegzuziehen, dafür war Raúl aber zu stark. Ich habe dann versucht, so sanft wie möglich zu fahren, um nicht den Hinterreifen zu verheizen. Dann hat er mich überholt. Ich habe hinter ihm die Reifen schonen können, ihn studiert, und zwei Runden vor Schluss habe ich die Gelegenheit ergriffen, um ihn zu überholen, und habe die nötige Distanz zwischen uns gelegt.“

Marcel Schrötter wollte es diesmal richtig angehen lassen. Im Qualifying legte er gleich ein hohes Tempo vor, doch dann brach ihm in Turn 4 das Hinterrad an der gleichen Stelle aus. Er konnte sich gerade noch retten, doch mehr als Startplatz 13 war nicht drin. Am Sonntagmorgen fuhr der Bayer die fünftschnellste Zeit, doch im Rennen wurde er wieder Opfer seines Startplatzes. Immerhin schaffte er es noch bis auf Platz 8, doch vom Speed her hätte auch ein Podestplatz drin sein können.

Tom Lüthi war noch immer vom Tod seines Freundes Jason Dupasquier gezeichnet. Der routinierte Schweizer schaffte es beinahe in die Q1, dann wurde ihm aber die Runde wegen Überfahrens der Streckenbegrenzung aberkannt. Im Rennen steigerte sich Lüthi auf den 15. Platz und holte einen Punkt. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Suzuki-Werksfahre Álex Rins musste seinem Heim-GP fernbleiben. Der 25-jährige Spanier hatte am Donnerstagmorgen mit dem Rennrad auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya trainiert. Bei einem unglücklichen Sturz brach er sich die rechte Speiche. Er wurde am Freitag in der Universitätsklinik von Barcelona operiert. Suzuki setzte keinen Ersatzfahrer ein. Der Unglücksrabe erschien am Samstag und am Sonntag in der Box, um seinen Teamkollegen Joan Mir und die Suzuki-Techniker anzufeuern.

MOTOGP
Ex-Weltmeister Marc Márquez stand genau wie das gesamte Honda-Team bei seinem Heim-Grand-Prix mächtig unter Druck. Er hatte sich bereits auf Platz 7 vorgekämpft, als er in der achten Runde stürzte. Sein Teamkollege Pol Espargaró hatte schon drei Runden zuvor im Kies gelegen. „Es ist wahr, wir haben Probleme, und die sind nicht so einfach wegzubekommen“, gab Márquez zu. „Wir haben Probleme beim Einlenken und verlieren beim Beschleunigen, weil uns hinten Grip fehlt.“

MOTOGP
Statt Esteban Garcia bestimmt nun auf Yamaha-Anweisung hin Silvano Galbusera über die Technik der Viñales-Yamaha. Der erfahrene Ex-Techniker von Valentino Rossi, der zuletzt das Testteam mit Cal Crutchlow geleitet hatte, soll dafür sorgen, dass die unerklärlichen Formschwankungen, die am Rennsonntag immer wieder auftreten, behoben werden. Es gab aber auch sonst Aufregung in der Yamaha-Box: Viñales sprach in einem Fernseh-Interview von Fehlern, die er bei Entscheidungen in der Vergangenheit gemacht hätte. Es schien, als meinte er seinen Wechsel von Suzuki zu Yamaha. Dies wurde im nächsten Interview schnell korrigiert.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Barcelona (E) – 6. Juni 2021 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,454 km über 22 Runden à 4,657 km. 32 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 44 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	22	38.22,284 min	1.43,870 min	25
2.	Raul Fernández (E)	Kalex	22	+1,872 sec	1.43,757 min	20
3.	Xavi Vierge (E)	Kalex	22	+2,866 sec	1.44,009 min	16
4.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	22	+3,207 sec	1.44,122 min	13
5.	Augusto Fernández (E)	Kalex	22	+3,899 sec	1.44,279 min	11
6.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	22	+4,541 sec	1.43,914 min	10
7.	Sam Lowes (GB)	Kalex	22	+4,875 sec	1.44,249 min	9
8.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	22	+15,973 sec	1.44,792 min	8
9.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	22	+17,515 sec	1.44,951 min	7
10.	Joe Roberts (USA)	Kalex	22	+19,838 sec	1.44,999 min	6
11.	Jorge Navarro (E)	Kalex	22	+20,571 sec	1.44,763 min	5
12.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	22	+22,558 sec	1.44,789 min	4
13.	Tony Arbolino (I)	Kalex	22	+22,558 sec	1.44,775 min	3
14.	Celestino Vietti (I)	Kalex	22	+23,238 sec	1.45,045 min	2
15.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	22	+23,958 sec	1.45,009 min	1
16.	Simone Corsi (I)	Kalex	22	+25,099 sec	1.45,112 min	-
17.	Nicolò Bulega (I)	MV Agusta	22	+31,344 sec	1.45,255 min	-
18.	Jake Dixon (GB)	Kalex	22	+37,129 sec	1.45,432 min	-
19.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	22	+37,895 sec	1.45,463 min	-
20.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	22	+38,438 sec	1.45,260 min	-
21.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	22	+40,247 sec	1.45,548 min	-
22.	Barry Baltus (B)	NTS	22	+40,674 sec	1.45,561 min	-
23.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	22	+40,784 sec	1.45,563 min	-
24.	Stefano Manzi (I)	Kalex	22	+48,588 sec	1.45,966 min	-
25.	Piotr Biesiekirski (P)	Kalex	22	+49,640 sec	1.46,122 min	-
26.	Keminth Kubo (T)	Boscoscuro	22	+49,694 sec	1.45,925 min	-
	Nicht gewertet:					
	Héctor Garzó (E)	Kalex	20	+2 Runden	1.44,452 min	-
	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	20	+2 Runden	1.44,575 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	139
2.	R. Fernández	128
3.	Bezzecchi	101
4.	Lowes	76
5.	Di Giannantonio	60
6.	Roberts	50
7.	Schrötter	49
8.	Vierge	42
9.	Ogura	39
29.	Lüthi	2

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	175
2.	Boscoscuro	52
3.	MV Agusta	10
4.	NTS	8

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	267
2.	Sky Racing Team VR46	116
3.	Elf Marc VDS Racing Team	109
4.	Liqui Moly IntactGP	79

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Gardner	1.42,977 min
2.	R. Fernández	1.43,135 min
3.	Bendsneyder	1.43,400 min
4.	A. Fernández	1.43,501 min
5.	Di Giannantonio	1.43,566 min
6.	Vierge	1.43,567 min
7.	Ogura	1.43,609 min
8.	Lowes	1.43,693 min
9.	Chantra	1.43,716 min
10.	Bezzecchi	1.43,738 min
11.	Canet	1.43,774 min
12.	Navarro	1.43,904 min
13.	Schrötter	1.44,031 min
14.	Arbolino	1.44,063 min
15.	Dalla Porta	1.44,102 min
16.	Bulega	1.44,158 min
17.	Roberts	1.44,346 min
18.	Ramírez	1.44,498 min
19.	Garzó	1.43,926 min
20.	Syahrin	1.43,934 min
21.	Arenas	1.44,055 min
22.	Corsi	1.44,076 min
23.	Lüthi	1.44,098 min
24.	Baldassarri	1.44,321 min
25.	Vietti	1.44,335 min
26.	Baltus	1.44,409 min
27.	Manzi	1.44,528 min
28.	Beaubier	1.44,720 min

Sergio García bringt die Span

Ein Heimsieg auf der traditionellen spanischen Marke GasGas: Sergio García erfüllte sich und dem Aspar-Team einen Traum und wurde frenetisch gefeiert.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es war ein verrücktes Rennen, und sogar der hartgesottene KTM-Renndirektor Pit Beirer fand einige harte Worte. „Vor einer Woche ist einer tödlich verunglückt, und jetzt fahren hier einige auf der Geraden Schlenker, wenn eine ganze Gruppe folgt, nur um jemanden aus dem Windschatten zu rütteln. Es wird drakonische Strafen geben müssen, wenn die Burschen kein Einsehen haben“, so der Ex-Motocross-Vizeweltmeister. Zum Schluss konnte Beirer trotzdem lächeln: Hatte der 18-jährige Spanier aus dem Aspar-Team in Le Mans das beste Gefühl für die abtrocknende Strecke, war es nun die beste Taktik im Zieleinlauf, die ihm und der neu in der WM vertretenen Marke GasGas den zweiten GP-Sieg bescherte. Beirer hatte seine gute Laune wiedergefunden. „Jorge Martínez ist ein toller Kerl und ein Haudegen, er hat eine starke Hand und ein gutes Auge, um junge Talente zu finden und aufzubauen. Mit ihm und unserer spanischen Traditionsmarke GasGas einen Sieg in Spanien zu feiern, das ist schon was ganz Besonderes.“

Dabei waren es zunächst die beiden Honda-Piloten, Pole-Sitter Gabriel Rodrigo und John McPhee, die am stärksten wirkten. Dann legte sich McPhee in Führung liegend hin. Auch Jeremy Alcoba zeigte sich sehr stark, doch all das war wieder nichts gegen die Aufholjagd von WM-Leader Pedro Acosta vom 25. Startplatz aus. Bereits zur Rennmitte übernahm der 16-Jährige, der vor dem Rennen trotz seiner Startposition ganz entspannt mit Aki Ajo geplaudert hatte, die Führung. Doch als er sich absetzen wollte, holte ihn der Pulk auf der Geraden immer wieder ein. Die letzte Runde wollte er nicht ohne Windschatten angehen, doch Alcoba drehte vor ihm das Gas zu, er verlor den Schwung auf der Geraden und wurde bis zum Ende der Gruppe durchgereicht, von wo er sich nur noch bis Platz 7 vorkämpfen konnte. Sein Teamkollege Jaume Masiá fuhr zwar als Dritter ins Ziel, weil er aber die Streckenbegrenzung überfahren hatte, wurde er um eine Position zurückversetzt. So kam Deniz Öncü erstmals aufs Podest. „Ich hatte in der Nacht geträumt, ich wäre mit meinem Bruder in einem Moto3-Rennen und wir stehen beide auf dem Podest“, verriet der kleine Zwilling des jüngsten WM-Siegers Can Öncü. „Hoffentlich habe ich solche Träume in Zukunft öfter.“ Weniger lustig: Nachdem die Spitzengruppe abgewunken wurde, krachte es. Weil Ayumu Sasaki behandelt werden musste, gab es eine rote Flagge. ■



Ganz knapp: Sergio García (#11) auf dem Zielstrich vor Jeremy Alcoba (#52)

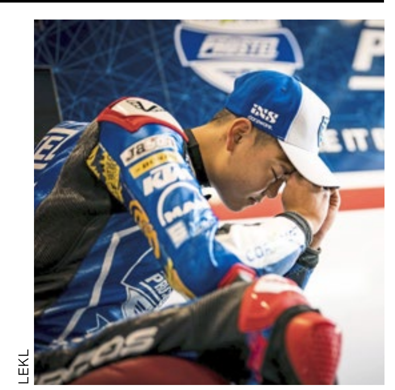
MOTOGP

Moto3

Punkte für Yamanaka unter Trauerflor

Es war kein Leichtes für das Prüstel-Team und Ryusei Yamanaka, nach dem Tod von Jason Dupasquier wieder an den Start zu gehen, doch der Japaner erkämpfte wieder Punkte.

Nach dem tragischen Wochenende in Mugello entschied das PrüstelGP-Team, in Barcelona wieder an den Start zu gehen. Mit halbleerer Box nahm der deutsche Rennstall vom Sachsenring nur mit Ryusei Yamanaka teil. Und obwohl er physisch nicht da war, so war Jason Dupasquier spürbar in den Köpfen und den Herzen aller. Yamanaka verpasste den Einstieg in Q2 um weniger als ein Zehntel, er musste von Startplatz 22 ins Rennen gehen. So konnte er nicht mit der Spitzengruppe mithalten, aber er beendete das Rennen auf dem 14. Platz und holte sich zwei weitere WM-Punkte. „Nach dem, was am vergangenen Wochenende passiert ist, war es sehr schwierig, sich auf den Rennsport zu konzentrieren“, gab der 19-jährige Japaner zu. „Normalerweise fahre ich im Rennen meine beste Leistung, aber diesmal war es schwer, die Spitzengruppe einzuholen. Aber ich bin mir sicher, dass ich auf dem Sachsenring alles geben werde, um Jason bestmöglich zu ehren.“ ■ IP


LEKL

Yamanaka: Nachdenklich ins Rennen

Moto3

Romano Fenati nach dem Rennen verärgert

Romano Fenati war einer der Schnellsten in der Spitzengruppe, doch das ungestüme Treiben einiger Youngster verdrängte ihn gar aus den Top-10.

Wenn Fenati auch keinen guten Start hatte, so beendete er die Startrunde als 13. Doch seinem Teamkollegen Adrián Fernández erging es noch schlechter. Er bekam eine Longlap-Penalty, dann Probleme mit dem Hinterreifen – und steuerte die Box an. „Ich hatte von Beginn an kein gutes Gefühl mit dem Hinterreifen“, knirschte er. Fenati konnte sich bis Rennmitte sogar kurz an die Spitze setzen, doch im Ziel reichte es nur für P11. „Es war eine verrückte, große Gruppe. Ich hatte das Tempo fürs Podium, aber nach einigen Berührungen war meine Husqvarna vorne beschädigt. Die Gabel hatte sich verdreht und das Fahrverhalten verschlechtert. Ich hoffe, am Sachsenring läuft es wieder besser. ■ IP


MAX RACING TEAM

Romano Fanati (#55): Bei Feindberührung Gabel verdreht

ier zum Rasen



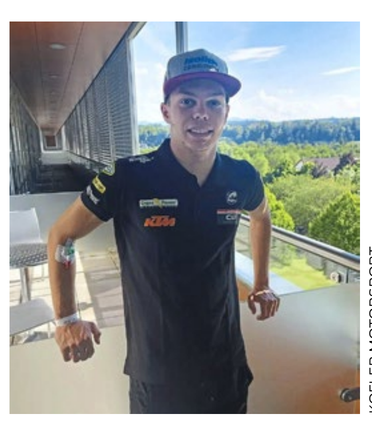
Moto3

Maximilian Kofler: Für Heim-GP wieder fit?

Beim Massencrash in der ersten Runde in Mugello hat sich Maximilian Kofler Frakturen an den Brustwirbeln zugezogen.

Maximilian Kofler hatte Glück im Unglück. Der 20-jährige Österreicher zog sich vier kleinere Frakturen im Bereich der Brustwirbel zu und muss die nächsten drei GP auslassen. Durch die anschließende Sommerpause hofft er, bei seinen beiden Heimrennen auf dem Red Bull Ring rechtzeitig wieder dabei sein zu können.

„Die Brüche müssen jetzt ausheilen", weiß der Oberösterreicher, der sich in die Obhut von Dr. Christoph Hartl, dem Oberarzt des Pyhrn-Eisenwurzen-Klinikums begab. Der Unfallchirurg und Rückenspezialist konnte aber Entwarnung geben: „Es gibt keine Schädigungen im Bereich des Rückenmarks, die Knorpel und Nerven sind nicht verletzt worden, und auch die Wirbelsäule hat keine Verschiebung erlitten. „Kofler durfte das Krankenhaus verlassen und mit der Therapie sowie seiner Reha beginnen. „Wenn alles gut verläuft, dann hoffe ich, bei den beiden Heimrennen in Österreich wieder auf meinem Bike zu sitzen", blickt Kofler auf die Länge seiner Pause voraus. ■



KOFLER MOTORSPORT

Kofler: Brüche ausheilen lassen

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Barcelona (E) – 6. Juni 2021 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,797 km über 21 Runden à 4,657 km. 28 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Sergio García (E)	GasGas	21	38.33,760 min	1.48,852 min	25
2.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	21	+0,015 s	1.48,581 min	20
3.	Deniz Öncü (TR)	KTM	21	+0,118 s	1.48,966 min	16
4.	Jaume Masiá (E)	KTM	21	+0,079 s	1.48,704 min	13
5.	Darryn Binder (ZA)	Honda	21	+0,204 s	1.48,209 min	11
6.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	21	+0,317 s	1.48,340 min	10
7.	Pedro Acosta (E)	KTM	21	+0,380 s	1.48,810 min	9
8.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	21	+0,798 s	1.48,820 min	8
9.	Kaito Toba (J)	KTM	21	+0,933 s	1.48,841 min	7
10.	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+0,983 s	1.48,936 min	6
11.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	21	+3,334 s	1.48,737 min	5
12.	Yuki Kunii (J)	Honda	20	+1 Runde	1.49,262 min	4
13.	Elia Bartolini (I)	KTM	20	+1 Runde	1.49,478 min	3
14.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	20	+1 Runde	1.49,551 min	2
15.	Daniel Holgado (E)	KTM	20	+1 Runde	1.49,050 min	1
16.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	20	+1 Runde	1.49,546 min	-
17.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	20	+1 Runde	1.49,793 min	-
18.	Takuma Matsuyama (J)	Honda	20	+1 Runde	1.50,366 min	-
	Nicht gewertet:					
	Izan Guevara (E)	GasGas	20	+1 Runde	1.48,530 min	-
	Ayumu Sasaki (J)	KTM	20	+1 Runde	1.48,872 min	-
	Dennis Foggia (I)	Honda	20	+1 Runde	1.49,217 min	-
	Xavier Artigas (E)	Honda	20	+1 Runde	1.48,718 min	-
	Filip Salac (CZ)	Honda	15	+6 Runden	1.49,514 min	-
	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	11	+10 Runden	1.49,884 min	-
	John McPhee (GB)	Honda	9	+12 Runden	1.48,593 min	-
	Andrea Migno (I)	Honda	9	+12 Runden	1.48,665 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	9	+12 Runden	1.48,989 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	120
2.	Garcia	81
3.	Masia	72
4.	Fenati	61
5.	Binder	58
6.	Sasaki	57
7.	Antonelli	55
8.	Rodrigo	51
15.	Dupasquier	27
27.	Kofler	3

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	152
2.	Honda	137
3.	GasGas	93
4.	Husqvarna	65

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	192
2.	Solunion GasGas Aspar Team	107
3.	Indonesian Gresini Racing Moto3	90
4.	Rivacold Snipers Team	82
5.	Red Bull KTM Tech3	81
6.	Petronas Sprinta Racing	80
7.	Avintia Esponsorama Moto3	72
8.	Sterilgarda Max Racing Team	71
9.	Leopard Racing	61
10.	CarXpert PrüstelGP	55

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Rodrigo	1.47,597 min
2.	Alcoba	1.47,914 min
3.	Antonelli	1.47,958 min
4.	Nepa	1.48,295 min
5.	Guevara	1.48,318 min
6.	McPhee	1.48,350 min
7.	Binder	1.48,489 min
8.	Suzuki	1.48,498 min
9.	Masia	1.48,500 min
10.	Rossi	1.48,552 min
11.	Fenati	1.48,662 min
12.	Öncü	1.48,717 min
13.	Toba	1.48,860 min
14.	Sasaki	1.48,957 min
15.	Fernández	1.48,984 min
16.	Foggia	1.49,226 min
17.	Salac	1.49,297 min
18.	Artigas	1.49,421 min
19.	Garcia	1.49,077 min
20.	Kunii	1.49,198 min
21.	Migno	1.49,482 min
22.	Yamanaka	1.49,504 min
23.	Holgado	1.49,645 min
24.	Fellon	1.49,659 min
25.	Acosta	1.49,743 min
26.	Izdihar	1.49,812 min
27.	Matsuyama	1.49,852 min
28.	Bartolini	1.50,143 min



Hier lief es noch richtig gut: Aegerter (#77) vor Tulovic (#3)

TECH3

Nervensache

Das MotoE-Rennen fing für Dominique Aegerter und Lukas Tulovic zwar gut an, doch der Schweizer vergab den möglichen Sieg durch einen Fehler, und der Deutsche haderte mit einem Problem an der Front.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist nicht ganz leicht für die MotoE-Piloten. Die batteriegetriebenen Zweiräder haben nur eine begrenzte Reichweite und benötigen viel Ladezeit, so verteilt sich ihr Rennwochenende darauf, wenige Runden zu fahren und viel zu warten. Wenn dann das Rennen noch am Sonntagnachmittag ganz zum Schluss kommt, kann das ganz schön nerven. Doch als wäre all das noch nichts, entwickelte die Steuerelektronik von Eric Granados Motorrad just in dem Moment ein Eigenleben, als das Rennen losgehen sollte. Der Pole-Sitter hob die Hand, und er wurde aus der Startaufstellung geschoben. Gerade, als die Elektronik sich wieder fing. Die Startprozedur wurde unterbrochen und um fünf Minuten verschoben. Granado wollte wieder zurück in die Startaufstellung, doch laut Regelwerk musste er aus der Boxengasse starten. Kein guter Ausgangspunkt für ein Sechs-Runden-Rennen.

Als es dann losging, erwischte Dominique Aegerter einen guten Start, und er führte im ersten Geschlängel vor Lukas Tulovic. Doch von dort an ging es für den deutschen Tech3-Piloten abwärts. „Es war wirklich enttäuschend", haderte Tulovic mit dem Schicksal. „Es war keine gute Entscheidung der Rennleitung, den Start zu verschieben. Wir waren vier Minuten ohne Strom und die Reifen sind ausgekühlt. Ich hatte ein sehr unsicheres Gefühl. Dann bekam ich zunehmend Probleme mit der Front und konnte meinen Kurvenspeed nicht fahren. Ich konnte zwar den anderen folgen und auf der Bremse etwas Zeit gutmachen, aber sobald ich in Schräglage war, begann das Vorderrad einzuklappen. Ich weiß nicht, wie es gekommen ist, wir müssen es analysieren, damit wir es in Zukunft besser verstehen und verbessern."

Forsche Fahrweise

Dominique Aegerter konnte sich zwar zunächst an der Spitze halten, und auch wenn das Feld auf der Zielgeraden mit dem Windschatten wieder mächtig durcheinandergewirbelt wurde, war er meist der Letzte auf der Bremse und konnte als Erster in Turn 1 einbiegen. Doch vor Turn 10 machte der junge Mallorquiner Miquel Pons (nicht verwandt mit Teamchef Sito Pons) Bremsmanöver, dass man nicht hinsehen konnte. So ging der 23-Jährige aus dem Team von Lucio Cecchinello als Führender in die letzte Runde, und das blieb er bis zum Zielstrich. „Ich habe eingangs der letzten Runde einen Fehler gemacht, da ist mir der Hinterreifen weggerutscht. Das hat mich drei Zehntel gekostet, so war ich zu weit weg, um noch einen Angriff zu starten", gab Dominique Aegerter zu. „Ich habe mich dann darauf konzentriert, alle Lücken dicht zu machen, damit von hinten niemand mehr vorbeikann. Die Leute, mit denen ich um die Meisterschaft kämpfe, waren ja alle hinter mir, und so wollte ich diese 20 Punkte auf keinen Fall wegwerfen."

Aegerter gab aber auch zu, dass er diesmal schwieriger ins Wochenende kam als erwartet. „Normalerweise macht es ihm nichts aus, wenn er von einem Motorrad aufs andere steigt", stellte auch Teamchef Jürgen Lingg fest. „Aber diesmal hat er sich am Wochenende so sehr auf die Supersport 600 konzentriert, dass es etwas länger gedauert hat."

Apropos Nerven: Eric Granado war um eine Sekunde pro Runde schneller als die Spitze unterwegs und bereits in den Top 10, als er in der letzten Runde furchtbar abstieg. Damit sind seine Titelchancen wohl dahin. ■

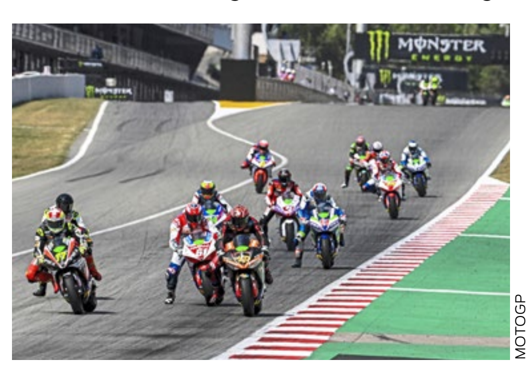
ERGEBNIS

Barcelona (E): 6. Juni 2021

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Miquel Pons (E)	11.15,075 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	+0,531 s
3.	Jordi Torres (E)	+0,577 s
4.	Alessandro Zaccone (I)	+1,121 s
5.	Yonny Hernandez (CO)	+1,151 s
6.	Fermín Aldeguer (E)	+1,790 s
7.	Matteo Ferrari (I)	+1,764 s
8.	Lukas Tulovic (D)	+2,352 s
9.	Hikari Okuba (J)	+3,214 s
10.	Corentin Perolari (F)	+5,160 s

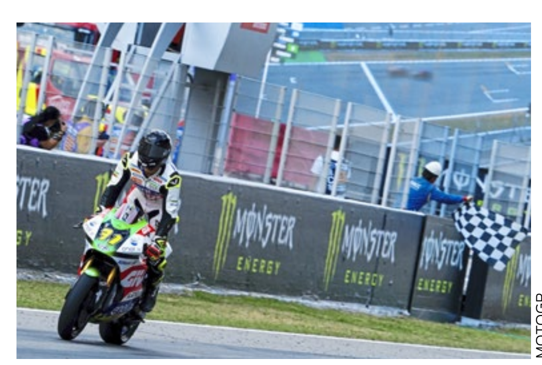
CUP-STAND

1.	Zaccone	54 Punkte
2.	Aegerter	53
3.	Torres	43
4.	Pons	36
5.	Casadei	33
6.	Granado	28
7.	Hernandez	27
8.	Ferrari	27
9.	Herrera	18
10.	Tulovic	17



MOTOGP

Aegerter (#77): Letzter auf der Bremse



MOTOGP

Neuer Sieger im Ziel: Der 23-jährige Miquel Pons



MOTOGP

Das Podest in T-Shirts für Jason Dupasquier

Jason Dupasquier: Der Tod des sympathischen jungen Schweizers hat die Sicherheits-Diskussionen neu entfacht

PRÜSTELGP

Wege zur Sicherheit

Nach der tödlichen Unfall von Jason Dupasquier ist das Thema Sicherheit wieder in den Blickpunkt gerückt. Hinter den Kulissen wird mit Hochdruck daran gearbeitet.

Von: **Imre Paulovits**

Nach dem furchtbaren Unfall und dem Tod von Jason Dupasquier in Mugello sprechen die Fans wieder laut über Sicherheit. Zum Glück steht das Thema unter Experten niemals still. Doch jetzt hat es erneut Dynamik bekommen.

Dass ein gestürzter Fahrer von einem anderen überrollt wird, stellt bei den immer leistungsdichteren Feldern die größte Gefahr dar. Schon beim Tod von Marco Simoncelli vor knapp zehn Jahren sprach Franco Uncini davon, dass er hofft, die Industrie könne eines Tages Bekleidung herstellen, die selbst vor solch massiven Gewalteinwirkungen schützt. LCR-Teamchef Lucio Cecchinello sagte nach dem Unfall von Dupasquier, man müsse darüber nachdenken, wie deutlich größere Airbags um Kopf- und Brustbereich vor solchen Verletzungen schützen könnten. KTM-Renndirektor Pit Beirer wird noch konkreter: „Das Vorderrad des Motorrades von Ayumu Sasaki ist durch den Spalt zwischen Helm und Lederkombi von Jason Dupasquier gerollt. Damit wurde eine Schwachstelle aufgedeckt, wo der Körper völlig ungeschützt ist. Wir sind uns in der Herstellervereinigung MSMA einig, dass wir eine Vorrichtung schaffen müssen, die diese Lücke schließt, wie der HANS in der Formel 1 oder der Neckbrace, den wir im Offroad haben. Wir haben den Bekleidungsherstellern gesagt, dass wir gemeinsam in den Windkanal gehen sollten, um vom Höcker der Kombi aus etwas zu schaffen, das diesen Bereich schützt.“

> „Das Vorderrad von Sasakis Motorrad ist zwischen der Kombi und dem Helm von Jason Dupasquier durchgerollt. Diese Sicherheitslücke müssen wir jetzt schließen.“
>
> Pit Beirer

Zu schnell geworden

Beirer verweist aber auch darauf, dass die Angst in den Top-Kategorien noch mehr umgeht: „In den letzten zehn Jahren sind sowohl in der MotoGP als auch in der 450er-Motocross-WM die Limits noch einmal beängstigend verschoben worden. In der MotoGP haben wir die 360 km/h überschritten. Im Motocross sind die Motoren so stark und die Federelemente so gut geworden, dass, wenn das Motorrad plötzlich doch querschlägt, das Tempo bereits so brutal schnell ist, dass der Fahrer mitsamt dem Motorrad seitlich ins Rollen kommt. Weil sich die MSMA neu formiert hat und alle Hersteller an einem Strang ziehen, haben wir jetzt die Chance, durch sehr streng gefasste technische Regeln abzurüsten. Im Motocross wird dies über sehr strenge Geräuschvorschriften gehen, die wir ohnehin brauchen, damit die Strecken weiterbetrieben werden können. Wir müssen auch über nachhaltige Kraftstoffe nachdenken, und die sollten so reglementiert werden, dass sie ebenfalls die Leistung senken.“ ■



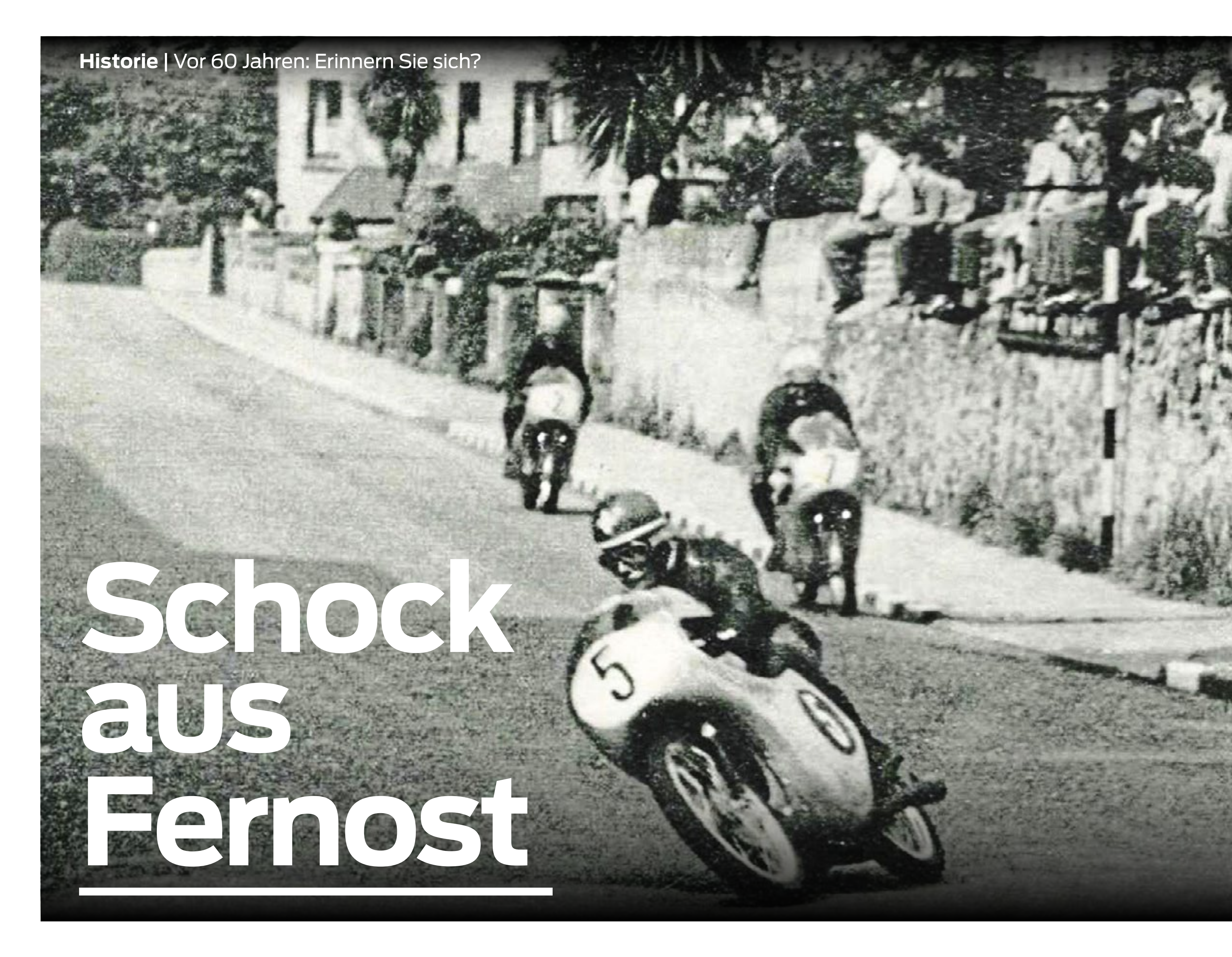
POLARITY PHOTO

MotoGP: In Mugello und Katar die 360-km/h-Grenze geknackt



ACEVEDO

Motocross-WM: Auch hier sind die Motorräder zu schnell geworden



Schock aus Fernost

Nur zwei Jahre nachdem Honda sich das erste Mal auf die Isle of Man gewagt hatte, belegten die Maschinen des japanischen Herstellers 1961 bei der 43. Tourist Trophy die ersten fünf Plätze in beiden Lightweight-Klassen.

Von: **Imre Paulovits**

Das Motorrad-Establishment war erschüttert. Noch zwei Jahre zuvor hatten sie neun merkwürdige Gestalten mit ihren improvisiert wirkenden Motorrädern aus Fernost mitleidig belächelt, jetzt wurden sie von der japanischen Technik in Grund und Boden gefahren. Bei den beiden Lightweight-Rennen am Eröffnungstag der TT belegten die infernalisch brüllenden Honda sowohl bei den 125ern als auch bei den 250ern die ersten fünf Plätze!

Abwegiger Traum

Es war die Erfüllung eines Traumes, den niemand für möglich gehalten hatte. Soichiro Honda erlebte mit seinem Motorradwerk einen rasanten Aufstieg. Unter Hunderten, die es nach dem Zweiten Weltkrieg mit motorisierten Zweirädern versuchten, wuchs er schnell zum Marktführer empor. Doch Honda wollte mehr. Er wollte auch die Nummer 1 weltweit werden. Auch dass japanische Produkte zu dieser Zeit den Ruf von billigem Ramsch hatten, verunsicherte ihn nicht, denn er hatte eine Idee, wie er der Welt die Qualität seiner Motorräder beweisen konnte: indem sie beim härtesten Rennen der Saison, der Tourist Trophy, alle anderen schlagen. Dies hatte er im März 1954 vor seiner versammelten Belegschaft verkündet. Drei Monate später flog er zur TT, fotografierte unerkannt alle Werksmaschinen und besorgte sich alle käuflichen Rennteile zur Analyse daheim. Dann bereitete er sich mit seinen Technikern vier Jahre lang vor. Zur TT 1959 entsandte er dann fünf Fahrer und vier Techniker. Die beste Honda mit Naomi Taniguchi kam bei dieser Premiere mit 7.22,8 Minuten Rückstand auf den Sieger, Tarquinio Provini auf der MV Agusta, als Sechster an.

Ein Jahr später wurde Taniguchi wieder Sechster und konnte seinen Rückstand auf 5.27,8 Minuten verkürzen. Honda blieb für die ganze Saison und verpflichtete mit Jim Redman, Tom Phillis und Rob Brown drei vielversprechende und erfahrene Piloten. Bei den 250ern setzte man eine Vierzylinder ein. Am Ende des Jahres standen als beste Resultate ein vierter Platz von Redman bei den 125ern in Assen und der siebte WM-Rang des Rhodesiers zu Buche. Die 250er zeigte noch mehr Potenzial, mit ihr wurde Phillis Zweiter beim Ulster-GP, Redman ebenfalls Zweiter beim WM-Finale in Monza – er schloss die WM als Vierter ab.

Gewaltiger Fortschritt

Für 1961 wurde in der Rennabteilung im Winter so viel Neues entwickelt, dass zum WM-Start in Barcelona nicht alles fertig wurde. Man startete mit Übergangsmotorrädern mit den Vorjahresmotoren und neuen Fahrwerken in die Saison. Trotzdem konnte Tom Phillis bei den 125ern gleich gewinnen. In Hockenheim waren die neuen Motorräder fertig, und Kunimitsu Takahashi gewann vor Jim Redman bei den 250ern. Bei den 125ern erwies sich das Übergangsmotorrad als das schnellere, so wurde mit ihm weitergemacht. Auch stieß Luigi Taveri zum Team und bekam auf der Isle of Man erstmals vollwertiges Werksmaterial. Dazu mietete Stan Hailwood, der größte Motorradhändler Englands, 125er- und 250er-Werks-Honda für seinen damals 21-jährigen Sohn Mike.

Mike Hailwood legte nach dem Start zum 125er-Rennen auch gleich ein irres Tempo vor.


Hondas unter sich: Luigi Taveri (#5), Mike Hailwood (#7) und Jim Redman in der ersten Runde der 125er-TT

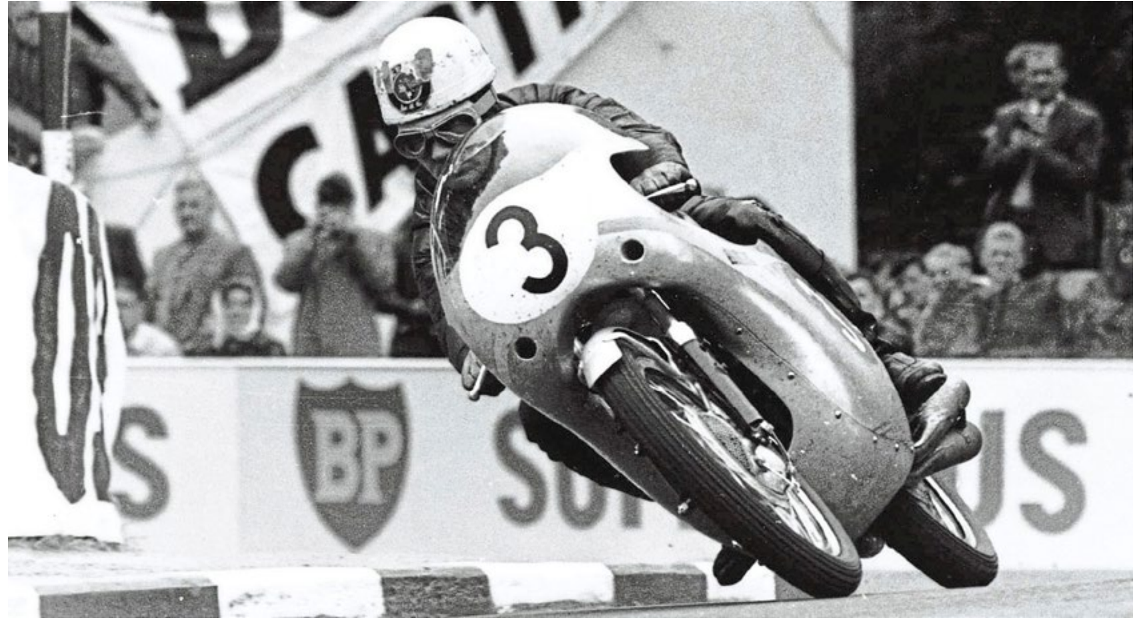
ARCHIV TAVERI


125er-Podest voller Honda: Mike Hailwood, Luigi Taveri und Tom Phillis (v. r.)

IOMTT


Hailwood gewann auch die 250er

FIM/MAURICE BÜLA



Bob McIntyre verfehlte die erste 100-mph-Runde auf dem Mountain Circuit nur um eine Sekunde, fiel dann aber aus

HONDA

ZAHL DES RENNENS

4

Sekunden pro Kilometer hatte sich Honda über die Renndistanz innerhalb von zwei Jahren gegenüber der Konkurrenz verbessert. Dies würde auf einer aktuellen Grand-Prix-Strecke fast 20 Sekunden pro Runde bedeuten. In der heutigen Zeit unvorstellbar.

Schon nach der Hälfte der ersten Runde hatte er den zehn Sekunden vor ihm gestarteten Taveri in Sichtweite, und beide überholten den um nochmals zehn Sekunden zuvor gestarteten Jim Redman. Hailwood hatte gleich in der ersten Runde den Rundenrekord gebrochen, in der zweiten erneut, und er setzte sich kurzzeitig vor Luigi Taveri. Dieser legte zum Schluss noch einmal gewaltig nach und riss den Rundenrekord an sich, doch Hailwood gewann das Rennen.

Bei den 250ern hatte Honda auch dem Schotten Bob McIntyre ein Motorrad gegeben, der 1957 mit der 500er-Gilera die erste TT-Runde mit über 100 Meilen Schnitt gefahren war. McIntyre setzte sich auch gleich an die Spitze, verfehlte die erste 100-mph-Runde bei den 250ern um nur eine Sekunde und ging mit 34 Sekunden Vorsprung auf Hailwood in die letzte Runde. Doch sein Motorrad hauchte bei Kilometer 31 seinen Geist aus, und Hailwood gewann klar vor Phillis und Redman. Dass hinter fünf Honda eine Yamaha den letzten WM-Punkt holte, sollte der europäischen Motorradindustrie eine Vorahnung geben, was ihr bald aus Fernost blühen sollte.

Honda gewann alle restlichen Rennen der Saison bei den 250ern, Hailwood wurde Weltmeister. Bei den 125ern hielt noch Ernst Degner mit der MZ gegen, doch nach seiner Flucht in den Westen ging auch dieser Titel an Tom Phillis und Honda. Dann dauerte es nicht mehr lange, und der Traum von Soichiro Honda wurde wahr: Er wurde der größte Motorradhersteller der Welt. ■

ERGEBNIS LIGHTWEIGHT-TT 125 CCM

12. Juni 1961, 182,163 km über 3 Runden à 60,721 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Mike Hailwood (GB)	Honda	1:16.58,6 h
2.	Luigi Taveri (CH)	Honda	+7,4 s
3.	Tom Phillis (AUS)	Honda	+50,4 s
4.	Jim Redman (RHO)	Honda	+3.05,6 min
5.	Sadao Shimazaki (J)	Honda	+3.07,4 min

ERGEBNIS LIGHTWEIGHT-TT 250 CCM

12. Juni 1961, 303,605 km über 5 Runden à 60,721 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Mike Hailwood (GB)	Honda	1:55.03,6 h
2.	Tom Phillis (AUS)	Honda	+2.10,6 min
3.	Jim Redman (RHO)	Honda	+6.32,6 min
4.	Kunimitsu Takahashi (J)	Honda	+7.39,6 min
5.	Naomi Taniguchi (J)	Honda	+12.16,4 min

Superbike-WM

Most bereit für WM

Die Umbauarbeiten an der Traditionsstrecke in Most sind fertiggestellt, nun steht der Superbike-WM-Premiere vom 6. bis 8. August nichts mehr im Weg. Und bis dahin sollten auch Zuschauer reingelassen werden.

Von: **Imre Paulovits**

Als bekannt gegeben wurde, dass die Superbike-WM in Most gastieren wird, runzelte so mancher die Stirn. Doch nun steht die Anlage bereit, und es ist viel passiert an der Rennstrecke, die im Kohlerevier südlich der Grenze zu Sachsen ein beliebter Trainingskurs auch für deutsche Veranstalter war.

Es wurden 15 Millionen Tschechische Kronen investiert, um die Strecke den FIM-Vorschriften für eine Weltmeisterschaft anzupassen. Die Zielgerade wurde mit einem speziellen, harten und ebenen Asphalt versehen, die bislang nach außen abfallende Zielkurve wurde überhöht, Kiesbetten neu angelegt und erweitert, hierfür wurden 1500 Tonnen Kies herangekarrt. Dazu verlegte man 550 Meter modernen Sicherheitsschaum um die Strecke und mietete Airfences. Außerdem gibt es 22 Stellen in der Streckenbegrenzung, durch die verunfallte Maschinen schnell weggeschafft werden können. Zudem wurde eine neue Zeitnahme eingerichtet – mit vier Zeit-Sektoren und Topspeed-Messung

Auch das Fahrerlager wurde neu geteert und neue Zuschauerplätze errichtet. Streckenmanager Jindrich Hrnecek ist stolz auf die Arbeiten. „Wir haben alles getan, um Fahrern und Zuschauern eine sichere Strecke zu bieten." ■



WORLDSBK

Kaum wiederzuerkennen: Das Autodrom von Most wurde gründlich überarbeitet

Supersport-WM/IDM-Supersport

Gradinger in Most

Für den 24-jährigen Österreicher Thomas Gradinger ist die Supersport-WM-Saison bereits beendet. Doch er startet in der IDM.

Von: **Anke Wieczorek**

Wegen Verletzungen fiel für Gradinger die Saison 2020 flach. Mit dem italienischen Team DK Motorsport bereitete er sich 2021 auf seine Rückkehr in die Supersport-WM vor. Doch nun wurde die Trennung bekannt. „Verschiedene Ansichten auf technischer Seite und in der Teamführung", benennt Gradinger seine Gründe. Der 24-Jährige handelte nicht leichtfertig, er kann in der Vergangenheit Erfolge vorweisen. 2019 errang er in Aragón die erste Superpole und in Assen den ersten Podiumsplatz für einen Österreicher.

Der IDM-Champion von 2017 kehrt nun für einen Gaststart in Most vom 11. bis 13. Juni in die IDM zurück. In der Supersport-Weltmeisterschaft, in die er nach dem Titelgewinn aufstieg, macht er zwangsläufig eine erneute Pause. Dass er jetzt im tschechischen Most am Start sein wird, ist eine spontane Aktion. „Thomas Eder, der früher im Yamaha R6-Cup gefahren und jetzt Renntrainingsveranstalter ist, steckt mit dahinter", erzählt Gradinger. „In diesem Jahr bin ich als Instruktor bei seinen Events tätig. Von Thomas bekomme ich auch die Yamaha R6, mit der ich in Most fahren werde." ■



GRADINGER

Thomas Gradinger: IDM-Gaststart dank Freund Thomas Eder

NACHRICHTEN

IDM

Bei der zweiten Saisonstation der IDM im tschechischen Most werden am Samstag und Sonntag, 11. bis 13. Juni, jeweils 1000 Fans zugelassen. Dafür wurde ein umfangreiches Hygienekonzept erarbeitet, welches unter www.idm.de über Kalender und Veranstaltungsinfos einzusehen ist. Tickets gibt es direkt auf der Seite www.autodrom-most.cz. Sie sind für 15 (Samstag), beziehungsweise 20 Euro (Sonntag) erhältlich, das Wochenendticket kostet 30 Euro.

IDM SIDECAR

In Most sind auch die Sidecars wieder am Start. Elf Teams haben sich mit ihren 600-cm³-Gespannen für die komplette Saison angemeldet. Dazu kommen Gastauftritte von Fahrern mit 1000-cm³-Sidecars. Sie werden im Feld integriert sein; aber wegen der immer geringeren Teilnehmerzahl erfolgt für diese Klasse keine eigene Wertung mehr. Die Hubraumreduzierung auf 600 cm³ hat sich endgültig durchgesetzt. Neben den gemeinsamen IDM-Veranstaltungen in Most, Schleiz, Assen, Hockenheim und am Red Bull Ring werden die Gespanne, wie auch schon im letzten Jahr, im Rahmen des Sidecar-Festivals in Oschersleben zusätzliche Meisterschaftsläufe austragen. Somit wird es insgesamt sechs Veranstaltungen mit jeweils zwei Rennen über die volle Distanz geben.

IDM-SUPERBIKE 1000

Florian Alt sind bei seinem heftigen Highsider in Oschersleben dank der Airbag-Kombi Verletzungen erspart geblieben. „Es ist eingangs der Schikane passiert. Ich hatte das Gas schon geschlossen und befand mich in der Rollphase. Dann ist das Hinterrad mit einem Schlag ausgebrochen. Ich bin froh, dass der Airbag in meiner Lederkombi aufgegangen ist, als ich gestürzt bin, ich bin unverletzt geblieben."

US-Motocross Pro Championship Thunder Valley

Ken Roczen auf 1

Der deutsche Honda-Star Ken Roczen fuhr einen großartigen Sieg in Runde 2 der US-Motocross-Meisterschaften ein. Im Glutofen von Thunder Valley dominierte der Thüringer beide Läufe und übernahm das Red Plate des Gesamtführenden.

Von: **Frank Quatember**

Dicht dran am Deutschen war der Franzose Dylan Ferrandis (Yamaha), der jeweils Platz 2 belegte. Ebenfalls auf das Podium schaffte es Adam Cianciarulo (Kawasaki) als Tagesdritter.

In einem unglaublich intensiven und brutal schnellen ersten Lauf lag zunächst Roczen in Front, gefolgt von Cianciarulo und Dylan Ferrandis. Der Rest des Feldes um Eli Tomac, Zach Osborne und Justin Barcia spielte keine Rolle mehr.

Nach 5 Runden nutzte Cianciarulo seine Chance und ging hart mit Kontakt am Thüringer vorbei. Kurz darauf ließ auch Ferrandis Kenny null Chance, das Rennen schien entschieden. Doch als der Kawasaki-Pilot die Führung an Ferrandis verlor, witterte Roczen wie ein Hai das Blut. Mit einem irren Tempo fuhr Ken an den Franzosen heran. Ferrandis wurde nervös, sprang vor einer Kurve von der Strecke und verlor den sicher geglaubten Sieg.

In Lauf 2 wies Roczen seinen Erzfeind Cooper Webb schnell in die Schranken und fuhr das Rennen ungefährdet bis ins Ziel. Hinter Dylan Ferrandis schaffte es GasGas-Pilot Justin Barcia auf Rang 3. ■



HRC

Doppelsieg: Ken Roczen

US-PRO MOTOCROSS

Lakewood (USA): 05. Juni.

1.	Ken Roczen (D), Honda	1-1
2.	Dylan Ferrandis (F), Yamaha	2-2
3.	Adam Cianciarulo (USA), Kawas.	3-6
4.	Justin Barcia (USA), GasGas	7-3
5.	Aaron Plessinger (USA), Yamaha	5-4
6.	Chase Sexton (USA), Honda	4-5
7.	Christian Craig (USA), Yamaha	6-7
8.	Cooper Webb (USA), KTM	8-8
9.	Marvin Musquin (F), KTM	9-9
10.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	11-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 12 Rennen

1.	Ken Roczen	90 Pkte.
2.	Dylan Ferrandis	89
3.	Aaron Plessinger	74
4.	Justin Barcia	69
5.	Chase Sexton	67
6.	Adam Cianciarulo	58
7.	Cooper Webb	52
8.	Christian Craig	51
9.	Marvin Musquin	51
10.	Eli Tomac	46

Speedway-U19-Paar-EM Danzig

Lettische Überraschung

Die erste internationale Speedway-Entscheidung der Saison ging an die lettischen Junioren. Das deutsche Duo Norick Blödorn/ Ben Ernst hatte keine Chance und wurde Siebter.

Von: **Thomas Schiffner**

Im leeren Stadion von Danzig (obwohl Zuschauer zugelassen waren) wurde letzten Samstag das erste internationale Speedwayprädikat 2021 entschieden: Die U19-Speedway-Paar-Europameisterschaft, ein exotischer Wettbewerb, der aber seine Berechtigung im Kalender hat, da er den U19-Jährigen zusätzliche Rennpraxis vermittelt. Der DMSB hat in dieser Altersgruppe wenig Wahlmöglichkeiten und schickte mit Norick Blödorn und Ben Ernst seine beiden Besten nach Polen. Während der 16-jährige Blödorn durch seine Starts für Landshut und in Dänemark schon reichlich Rennpraxis hat, wurde der 18-jährige Ben Ernst ins kalte Wasser geworfen. Blödorns neun Punkte hätten für einen Mittelplatz gereicht, doch weil Ernst nur 2 zusteuern konnte, reichte es nur für die „rote Laterne".



ADAC

Einzelkämpfer: Norick Blödorn

Überraschend siegte nicht Gastgeber Polen, sondern die drei Letten Matjuszonok, Gusts und Ansviesulis mit sieben Punkten Vorsprung! Die Briten Drew Kamp/ Anders Rowe/Dan Glikes waren sogar mit den Polen Mateusz Cierniak/Bartlomiej Kowalski/Michal Curzytek nach den 21 Heats punktgleich, doch das fällige Stechen um die Silbermedaille gewann der Pole Cierniak gegen Drew Kemp. ■

SPEEDWAY-U19-PAAR-EM

Danzig (PL), 5. Juni

1. Lettland 28 Punkte: Ernest Matjuszonok 7+2, Francis Gusts 17+1, Ricards Ansviesulis 4

2. Polen 21 Punkte: Mateusz Cierniak 14, Bartlomiej Kowalski 5+2, Michal Curzytek 2

3. Großbritannien 21 Punkte: Drew Kemp 15, Anders Rowe 4+1, Dan Glikes 2

4. Dänemark 17 Punkte

7. Deutschland 11 Punkte: Ben Ernst 2+1, Norick Blödorn 9

NACHRICHTEN

GENERALPROBE AN JEFFREY HERLINGS

Die Generalprobe für etliche WM-Piloten eine Woche vor dem WM-Auftakt endete mit dem Tagessieg für KTM-Pilot Jeffrey Herlings. Der Holländer musste sich im ersten Lauf dem Schweizer Jeremy Seewer geschlagen geben, schaffte aber nach hartem Kampf in Lauf 2 gegen Romain Febvre den Lauf- und Tagessieg. Seewer wurde vor Febvre und Coldenhoff Tageszweiter. Henry Jacobi (Honda) wurde Neunter. In der Klasse MX2 setzte sich Weltmeister Tom Vialle mit Doppelsieg vor seinen Landsleuten Benistant und Boisrame durch, der deutsche GasGas-Pilot Simon Längenfelder erreichte Platz 6.

AUCH WITTSTOCK STARTET MIT NIEDERLAGE

Die Wölfe Wittstock, die erst letzten Samstag verspätet in die zweite polnischen Liga einstiegen, mussten zu Hause gegen PSZ Poznan eine 41:48-Niederlage einstecken. Noch in Finallauf 15 war ein Unentschieden möglich, doch Dilger/Wassermann unterlagen mit 1:5. Bester Scorer der Brandenburger war Junior Lukas Baumann (12+1 Punkte). Den möglichen Heimsieg versalzte Wittstock ausgerechnet der Heidhofer Kevin Wölbert (14+1), der mit Abstand bester Mann bei Posen war.

SPEEDWAY-GP IN LUBLIN

SGP-Promoter IMG hat anstelle des kürzlich abgesagten GP-Rennens in Warschau Lublin in Polen am 7. August als neuen WM-Austragungsort gesetzt. Damit finden drei der bislang acht terminierten GP-Läufe in Polen statt.

GÜSTROW MIT FANS

Erstes Speedwayrennen in Deutschland 2021 mit Zuschauern: Für das U21-WM Qualifikationsrennen in Güstrow kommenden Samstag (12.6.) ließ das Gesundheitsamt 2000 Zuschauer zu - mit Onlinetickets und nachgewiesen negativem Coronatest.



Tappen im Dunkeln

Die Uhr tickt, in wenigen Tagen startet die Motocross-WM im russischen Orlyonok. Die Spannung ist enorm hoch. Durch die von der Corona-Pandemie geprägte Vorbereitung tappen sämtliche Teams und Fahrer im Dunkeln. Drei Generationen kämpfen um die MX1-WM. Veteranen, wie der neunfache Weltmeister Antonio Cairoli, treffen auf die hungrigen Tim Gajser oder Jeremy Seewer und Jungstars à la Jorge Prado und Thomas Kjer Olsen.

Von: **Frank Quatember**

Der letzte WM-Lauf 2020 in Pietramurata fand genau vor unglaublichen 218 Tagen statt. Es wird Zeit, dass die WM-Startgatter endlich wieder fallen. In der neuen Saison wird es im Gegensatz zum Vorjahr keine Triple-GPs mehr geben. Der aktuelle Kalender dürfte somit fast vollständig durchgezogen werden. Was bleibt, ist das Eintagesformat für sämtliche Rennen der MXGP- und MX2-Klasse inklusive Qualifikation, die ausnahmslos am Sonntag gefahren wird. Die Situation, was Hygieneprotokolle oder Zuschauer an der Strecke betrifft, ändert sich derzeit vor allem in Europa so dynamisch, dass es jederzeit zu Veränderungen kommen kann. Im besten Fall werden wir endlich wieder Motocrossrennen mit vollen Hängen und ohne nerviges Testen und andere Einschränkungen erleben dürfen.

Schlagabtausch der Stars

In der großen Klasse kommt es wie 2020 zum Schlagabtausch der Superstars. Das Red Bull KTM Team ist die Nummer 1 im Paddock mit den Schwergewichten Antonio Cairoli, Jeffrey Herlings und Jorge Prado. Doch nach zwei Jahren Titelpause erwarten die Mattighofener in Gestalt von Motorsport-Direktor Pit Beirer nicht weniger als den WM-Titel. Multichampion Cairoli wird trotz seiner 35 Jahre alle Qualitäten in die Waagschale werfen. Kampfgeist, Technik und seine in zahllosen Schlachten gewonnene Erfahrung können für den ersehnten zehnten WM-Titel reichen, aber nur mit einer Portion Glück. Sein Teamkollege Jeffrey Herlings (26) brennt nach zwei verlorenen Jahren auf Wiedergutmachung. „Sandgott“ Herlings kann sich nur selbst schlagen, was er allerdings leider oft genug bewiesen hat. Dritter im orangefarbenen Bund ist der Spanier Jorge Prado. Der erst 20-jährige Galicier schied im Vorjahr unglücklich mit einer Covid19-Infektion aus dem WM-Kampf aus und hat natürlich den Titel 2021 im Visier. „Jedes Jahr sind dieselben Jungs an der Spitze, und ich gehöre nun dazu“, so Prado selbstbewusst. „Ich will den Titel – und das war's!“

> ! „Jedes Jahr sind dieselben Jungs an der Spitze und ich gehöre jetzt dazu. Ich will den Titel – und das war's.“
>
> Jorge Prado

Solche mentalen Muskelspiele lassen den Slowenen Tim Gajser kalt. Der Star im HRC Honda-Team möchte nach seinen WM-Titeln der letzten beiden Jahre das Triple. Der Honda-Hattrick wäre alles andere als überraschend. Gajser hat sich als Fahrer enorm verbessert, sein Team ist unter Teamchef de Freitas zur gut geölten Maschine geworden und vor allem konnte Tim seine unseelige Sturzsucht minimieren. Aussie-Teamkollege Mitch Evans hat sein gebrochenes Handgelenk aus der Vorsaison auskuriert und gehört zu den zahlreichen Geheimfavoriten.

Yamaha: Die drei Musketiere

Das Factory-Yamaha-Team unter Louis Vosters bringt mit Jeremy Seewer, Glenn Coldenhoff und Ben Watson drei echte Musketiere an den Start. Im Dienste Ihrer Majestät sind Seewer und Coldenhoff reif für den WM-Titel, doch die Trauben hängen hoch.

Für die Rolle des d'Artagnan ist Ben Watson vorgesehen, viele Experten haben den kampflustigen jungen Briten in seiner ersten MXGP-Saison auf dem Zettel. Bei den Grünen setzt man hingegen


YAMAHA

Reif für den Titel: Der Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha)


JM RACING

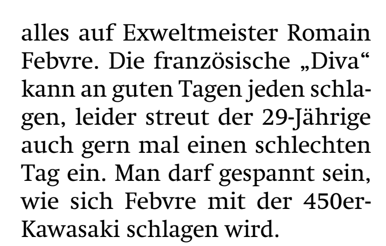
Einzige deutsche Hoffnung: Henry Jacobi (Honda)


ACEVEDO

Zwei verlorene Jahre: „Sandgott“ Jeffrey Herlings (KTM)


AVECEDO

MX2-Titelverteidiger und Top-Favorit: Tom Vialle (KTM)



alles auf Exweltmeister Romain Febvre. Die französische „Diva“ kann an guten Tagen jeden schlagen, leider streut der 29-Jährige auch gern mal einen schlechten Tag ein. Man darf gespannt sein, wie sich Febvre mit der 450er-Kawasaki schlagen wird.

Henry Jacobi Top Ten?

Bei Husqvarna setzt der strenge Teamchef Antti Pyrhönen auf die Nordlichter Arminas Jasikonis und Thomas Kjer Olsen. Dass der lange Litauer wieder auf Weltniveau fährt, ist ein Wunder nach seiner schweren Verletzung. Jeder verfügbare Daumen ist für das Comeback gedrückt. „TKO“ wird ergebnisoffen seine erste MXGP-Saison bestreiten.

Für den KTM-Ableger GasGas treten in WM-Saison Nr. 2 das Duo Pauls Jonass und Brian Bogers an. Beide dürften im Titelkampf keine Rolle spielen, Podiumsplätze dagegen sind ein realistisches Ziel. Aus deutscher Sicht ist Henry Jacobi die einzige Hoffnung. Der Thüringer wird auf der Jacky-Martens-Honda versuchen, die Top 10 zu knacken.

Der Top-Favorit schlechthin ist und bleibt Tom Vialle. Der Franzose in Diensten von KTM strebt seinen zweiten WM-Titel an, am ewigen Duell gegen den Belgier Jago Geerts auf der Werks-Yamaha dürfte sich nichts ändern. Falls Vialle seinen Titel verteidigen kann, möchte er 2022 in die große Klasse aufsteigen.

Besonderes Augenmerk liegt auch auf dem Italiener Mattia Guadagnini, der in der italienischen Presse bereits als Nachfolger von Cairoli gehandelt wird. In den EM-Serien zeigte der 19-Jährige sein enormes Potenzial. Es wird spannend zu beobachten, wie sich der neue Mann im MX2-Werksteam der Mattighofener schlägt. Nr. 3 auf der Werks-KTM ist Rene Hofer, der nach seinem letztjährigen Schulterbruch lange pausieren musste. Der 19-jährige Österreicher trainierte zuletzt hart mit Coach Didi Lacher in Spanien und Frankreich. Weitere Favoriten im WM-Kampf sind die Franzosen Maxime Renaux (Yamaha) und sein blutjunger Teamkollege Thibault Benistant. Auch Husqvarna (Jed Beaton, Kay de Wolf) und Kawasaki (Roan van de Moosdijck, Mikkel Haarup) verfügen über ein starkes Line-up. Dazu kommt das deutsch geführte Team GasGas MX2 Factory unter Justin Amian mit Simon Längenfelder und Isaak Gifting. ■

WM-TERMINE 2021

13.06.	Orlyonok	(RUS)
27.06.	Matterley Basin	(GB)
04.07.	Maggiora	(I)
11.07.	Kegums	(LV)
18.07.	Oss	(NL)
25.07.	Loket	(CZ)
01.08.	Lommel	(B)
15.08.	Uddevalla	(S)
22.08.	Iitti-KymiRing	(FIN)
05.09.	Afyonkarahisar	(TR)
19.09.	Riola Sardo	(I)
03.10.	Teutschenthal	(D)
10.10.	T.B.A.	(F)
17.10.	Intu Xanadu-Arroyomolinos	(E)
24.10.	Agueda	(P)
31.10.	Pietramurata	(I)
14.11.	T.B.A.	(RA)
28.11.	Borobudur	(RI)
05.12.	Bali	(RI)
26.09.	MXoN Mantova	(I)

MXGP-WM-STARTER 2021

3	Romain Febvre (F)	Kawasaki
4	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha
27	Arminas Jasikonis (LT)	Husqv.
7	Tanel Leok (EE)	Yamaha
10	Calv. Vlaanderen (NL)	Yamaha
16	Benoit Paturel (F)	Honda
19	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqv.
22	Kevin Strijbos (B)	Yamaha
29	Henry Jacobi (D)	Honda
32	Brent van Doninck (B)	Yamaha
41	Pauls Jonass (LV)	GasGas
61	Jorge Prado (E)	KTM
84	Jeffrey Herlings (NL)	KTM
89	Jeremy van Horebeek (B)	Beta
91	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha
226	Tom Koch (D)	KTM
222	Antonio Cairoli (I)	KTM
243	Tim Gajser (SLO)	Honda
259	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha
919	Ben Watson (GB)	Yamaha

MX2-WM-STARTER 2021

2	Conrad Mewse (GB)	KTM
11	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki
14	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna
20	Todd Wilson (AUS)	Kawasaki
28	Tom Vialle (F)	KTM
39	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawas.
46	Davy Pootjes (NL)	Kawasaki
70	Rubén Fernández (E)	Honda
83	Nathan Renkens (B)	KTM
93	Jago Geerts (B)	Yamaha
101	Mattia Guadagnini (I)	KTM
118	Stephen Rubini (I)	Honda
172	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki
198	Benistant Thibault (F)	Yamaha
239	Lion Florian (D)	KTM
516	Simon Längenfelder(D)	GasGas
517	Isak Gifting (S)	GasGas
711	René Hofer (A)	KTM
766	Michael Sandner (A)	KTM
959	Maxime Renaux (F)	Yamaha



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1922/26 Alfa Romeo RL, mit Historie/ Belegen ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



1953 Alfa Romeo 1900 CSS, sensationeller Originalzustand! Komplette Historie. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

BMW



BMW M4 Competition M Driver's Package, Neuwagen, saphirschwarz-met. / Leder Merino schwarz, Vollausstattung, 73.890,00 € MwSt. awb. oder 729,00 € monatlich Leasingrate ohne Leasing-Sonderzahlung bei 36 Monaten Leasingzeit und 10000 km pro Jahr. Ein Angebot der BMW Bank GmbH, Lilienthalallee 26, 80939 München. Nettodarlehensbetrag 73.920,56 €, Sollzinssatz (fest) p.a. 3,49%, effektiver Jahreszins 3,55 %, Gesamtbetrag 26.244,00 €. Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 11,7; außerorts 8,0; kombiniert 9,3; CO2-Emission kombiniert 213 g/km, Effizienzkl. F. Autohaus Unterberger GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, unterberger.cc H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56507

Ferrari

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Ferrari 512 TR oder Testarossa gesucht. Tel. 0171/4167106, 05139/957666 H



1966 Ferrari 330 GTC, Matching Numbers, 1A Restauriert, € 625.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar



E-Type Cabrio, 5,3 l V12 Automatik, EZ 07/74, 59700 km, H-Kennz., bildschön, frame off Restauration mit Fotodoku und Belegordner, Verdeck schwarz neu, WGA 107.000,- €, wg. Verkleinerung Sammlung VB 97.000,- €. Tel. 0171/7751397



1961/65 Jaguar E Serie 1, vollrestauriert/Bestzustand ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Mercedes



E 220 D, AMG Cabrio, 9000 km, 2 Jahre MB Garantie, EZ 12.17, Service neu, NP 67.497,-, Volla., nur 38.800,-. 0170/6823950



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56450



190 E 2.5-16 Evo 1, 1 von 502 produzierten, Bj. 4/1989, 121500 km, 95.000,- €. T. 0043/664/3076070, www.carloft.at H



1961 Mercedes 300 SL Roadster, im Originalzustand, s. Film Cargold YouTube Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Oldtimer



1982 Horch 780 Sport Cabriolet, Rarität aus hochwertiger Sammlung. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



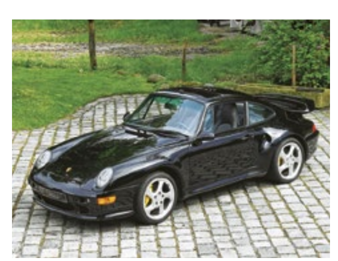
1934 Riley Lynx 12/6 Tourer, Mille Miglia fähig, Matching Numbers. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Porsche



996 GT3, 2003, 51100 km, Scheckheft, gr. KD neu, unfallfrei, Bestzust., 280 kW (381 PS), 79.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56510



1996 Porsche 993 Turbo S, Originalfahrzeug! Erst 67.200 km! € 399.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

Boxster Spyder gesucht. 0171/4167106 H



968 Cabrio, EZ 05/1992, 162000 km, BRD Fzg., 6 Gang Schaltung, horizontblau-met., Leder kobaltblau, neues Verdeck blau inkl. Überholung Motoren, neue Michelin, alles original u. sehr gepflegt, wg. Verkleinerung Sammlung, WGA 40.100,- €, VB 34.968,- €. Tel. 0171/7751397







Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-Mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.Rennsportshop.com



Freies Fahren Salzburgring am 25. Juli 2021 www.amc-burgau.de





Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht



Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell – MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 26/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50 ❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe



24H-RENNEN

Zu Ehren der kürzlich verstorbenen Sabine Schmitz drehte Johannes Scheid eine Runde im BMW M3 „Eifelblitz“

Keine Zeile zu Indy

Zur Indy-500-Berichterstattung MSa 25/2021

Euer letztes Titelbild war wohltuend. „Spider-Man“ unter der Milchdusche. Ein würdiger Sieger, ich habe es dem „betagten“ Brasilianer absolut vergönnt. Leider setzt man bei uns fragwürdige Prioritäten in der Sportberichterstattung: Die Sinn- und Erfolgskrise eines regionalen Tennisstars wird breitgetreten, sogar ein gedoptes Pferd findet Erwähnung. Jedoch über eines der besten Motorsport-Großereignisse berichten unsere großen österreichischen Zeitungen mit keiner Zeile. Man hat heuer schon viel Geduld und Enthusiasmus aufbringen müssen, um dem Indy 500 medial beiwohnen zu können. Man zahlt gerne für SKY und DAZN, und wird dann auf Sport1+ verwiesen – einen Kanal, den mein Kabelfernsehen gar nicht anbietet. Motorsportgenuss sieht anders aus.

Martin Weinkamer
A-5020 Salzburg

Bitte mit E-Fuels

Editorial zur Formel E MSa 23/2021

Alles beginnt klein. Auch die Formel E begann mit Autowechsel, jetzt halten die Akkus für ein Rennen. Klar, die Rennen sind etwas kürzer, aber spannend ist es allemal. Verbrennungsmotorsport soll weitergehen, aber bitte mit E-Fuels! Fast alle Länder haben sich im Pariser Vertrag verpflichtet, den CO_2-Ausstoß zu senken. Mit „herkömmlichem“ Treibstoff geht dies nicht. Womit in 15 Jahren gefahren wird, wissen wir noch nicht. Also unbedingt am E-Sport dranbleiben!

Daniel Stamm, per E-Mail

Bild-Zeitung

Titel-Headline zum Monaco-GP MSa 24/2021

Wenn ich die Überschrift „Red Bull macht Mercedes platt“ lese, habe ich das Gefühl, keine Motorsport-Zeitung, sondern eine Bild-Zeitung zu kaufen. Ihre Redaktion sollte ja sicher auch wissen, wie oft Mercedes schon Red Bull „plattgemacht“ hat, um es mit Ihren Worten auszudrücken. Ich bin kein Mercedes-Fan, aber für mich gehört solch eine Überschrift nicht zu einer neutralen, seriösen Zeitung.

Dietmar Weizinger
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

28. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

06. Juli: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

20. Juli: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Samstag, 12. Juni		
11.45	Endurance-WM, 24h Le Mans **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	GT Masters Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
15.00	Endurance-WM, 24h Le Mans **LIVE** (Forts.)	Eurosport 2*
15.00	Carrera Cup Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.40	SBK-WM Misano, 1. Rennen (Zus.)	Servus TV
20.00	IndyCar Detroit, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
23.00	IMSA-Sportwagen, Detroit **LIVE**	Motorvision TV*
Sonntag, 13. Juni		
07.00	Endurance-WM, 24h Le Mans **LIVE** (Forts.)	Eurosport 2*
11.30	Sportw.-WM Portimão, Startphase **LIVE**	Sport 1+*
13.00	GT Masters Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
13.55	SBK-WM Misano, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.00	Sportwagen-WM Portimão, Rennen **LIVE**	ORF Sport+*
15.00	Sportwagen-WM Portimão, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	Sportw.-WM Portimão, Schlussphase **LIVE**	Sport 1
18.00	Sportw.-WM Portimão, Schlussphase **LIVE**	ORF Sport+*
18.00	IndyCar Detroit, 2. Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
18.30	Sportw.-WM Portimão, Schlussphase **LIVE**	Eurosport 1
ab 18.30	SBK-/SSP-WM Misano, alle Rennen (Zus.)	Eurosport 2*
19.30	Speed – das Motorsportmagazin	Servus TV
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.00	NASCAR Cup, All-Star Rennen **LIVE**	Sport 1+*
23.30	Porsche GT Magazin	Sport 1
Montag, 14. Juni		
00.00	Sportwagen-WM, Portimão (Zus.)	Sport 1
19.45	Carrera Cup Spielberg, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*

Livestream/Internet

Samstag, 12. Juni / Sonntag, 13. Juni		
---	ADAC-WE Spielberg, alle Rennen **LIVE** auch: www.adac.de/motorsport	nitro-tv.de
---	IDM Most, alle Rennen **LIVE**	www.idm.de
---	Truck-EM Budapest, alle Rennen **LIVE**	fiaetrc.com

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
08.–13.06.	Cross-Country-WM, Kasachstan	KZ
12.06.	IMSA-Sportwagen, Detroit	USA
12./13.06.	Truck-EM, Budapest	H
11./12.06.	DRM/Rallye Masters, Stemweder Berg	D
12./13.06.	IndyCar Series, Detroit (2 Rennen)	USA
12./13.06.	ADAC GT Masters/TCR/GT4/F4, Spielberg	A
12./13.06.	Porsche Carrera Cup, Spielberg	A
13.06.	Sportwagen-WM, 8h-Rennen Portimão	P
13.06.	NASCAR Cup, All-Star Rennen Fort Worth	USA
Motorrad		
08.–13.06.	Rallye Kasachstan (WM), Aktau	KZ
12.06.	Speedw. U21-WM, Manchester/Riga/Güstrow	GB/LV/D
12.06.	Speedway-EM Finale 1, Bydgoszcz	PL
12.06.	Speedway Opole-Wittstock, 2. poln. Liga	PL
12./13.06.	Superbike-/Supersport-WM, Misano	I
12./13.06.	Trial-WM, Tolmezzo	I
12./13.06.	Endurance-WM, 24h Le Mans	F
12./13.06.	Int. Dt. Motorradmeisterschaft (IDM), Most	CZ
13.06.	Motocross-WM, Orlyonok	RUS
13.06.	Speedway Landshut-Daugavpils, 2. poln. Liga	D

Vorschau


ADAC

ADAC GT Masters in Spielberg: Die GT3-Bomber ziehen von der Eifel in die Alpen



GLICKENHAUS

WEC in Portimão: Zweiter Saisonlauf mit Glickenhaus-Hypercar-Premiere



INDYCAR

IMSA und IndyCar in Detroit: Große US-Rennsport-Party auf der Belle Isle


KAWASAKI

Supersport-WM: Wie schlagen sich Öttl (#5) und Aegerter (#77) in Misano?